







AMSTERDAM

par Hans Koning
et les rédacteurs des Éditions TIME-LIFE

photographies de Patrick Ward

L'auteur: Hans Koning, pseudonyme du romancier Hans Koningsberger, a grandi dans la Wouvermanstraat, à Amsterdam. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, il s'enfuit en Angleterre où il offrit ses services à l'armée britannique. En 1951, il s'installa aux États-Unis pour poursuivre une carrière d'écrivain. Il a contribué à porter à l'écran un certain nombre de ses romans, dont les plus connus sont: *The Affair*, *The Revolutionary*, *A Walk with Love and Death* et *The Petersburg-Cannes Express*. Il est l'auteur de plusieurs récits de voyage, notamment *Love and Hate in China* et *A New Yorker in Egypt*.

Le photographe: Patrick Ward est né à Londres en 1937. Ses travaux ont paru dans de nombreux journaux et périodiques anglais, et il a participé à une exposition itinérante du British Council. Le livre intitulé *Wish You Were Here*, publié par Gordon Fraser, réunit les photographies qu'il produisit à la Photographers Gallery de Londres à l'occasion de son exposition "The English at Play".

RÉDACTEUR EN CHEF: George Constable
Conception artistique: Louis Klein
Directeur de la photographie: Pamela Marke

Comité de rédaction pour Amsterdam
Rédacteur adjoint: Windsor Chorlton
Directeur artistique: Graham Davis,
assisté par Shirin Patel, Fiona Preston
Rédaction: Mike Brown, Norman Kolpas,
 Deborah Thompson
Illustration: Jasmine Spencer
Documentation: Vanessa Kramer

Responsables de la collection
Maquette: Julia West
Rédaction: Ellen Brush, Molly Sutherland
Iconographie: Thelma Gilbert, Brigitte Guimpier,
 Christine Hinze
Secrétariat de rédaction pour l'édition française:
 Michèle Le Baube, Nicole Ghersenzon.

Les rédacteurs des Éditions TIME-LIFE ont rédigé
 les essais et les légendes accompagnant les illustrations.

Nous remercions pour sa précieuse collaboration à cet
 ouvrage Jeanne Buys, Amsterdam.

Traduit de l'anglais par Françoise Hamel-Vigé.

Couverture: Des toits de tuile à pente raide agrémentés
 d'élégants pignons embellissent une rangée de maisons
 du XVII^e siècle, surplombant le Keizersgracht, l'un des
 principaux canaux d'Amsterdam.

Page de garde de tête: Ces sabots hollandais, ou *klompen*,
 sont en vente dans l'une des trois échoppes d'Amsterdam
 qui les fabriquent encore. Les sabots peints sont destinés
 aux touristes; ceux en bois naturel sont achetés par
 quelques Néerlandais traditionnels, persuadés qu'il n'y a
 rien de mieux pour garder les pieds au sec dans les champs
 et les jardins boueux.

Page de garde finale: Deux miroirs convexes, encastrés
 dans un mur du Herengracht pour guider les bateaux
 dans un tournant dangereux du canal, réfléchissent des
 vues paisibles du cœur d'Amsterdam.

Publié par TIME-LIFE International (Nederland) B.V.
 Ottho Heldringstraat 5, Amsterdam 1018.

© 1977 TIME-LIFE International (Nederland) B.V.
 All rights reserved.

Aucune partie du présent livre ne peut être représentée ou
 reproduite par quelque procédé que ce soit, y compris les
 moyens ou systèmes d'information ou de reconstitution,
 sans l'accord préalable écrit de l'Éditeur, sous réserve des
 copies ou reproductions strictement réservées à l'usage
 privé du copiste et non destinées à une utilisation
 collective, et des analyses et courtes citations dans
 un but d'exemple ou d'illustration.



L'ENCYCLOPÉDIE TIME-LIFE DU JARDINAGE
 LE COMPORTEMENT HUMAIN
 LES GRANDES CITÉS
 LES GRANDES ÉTENDUES SAUVAGES
 MAGIE DES TRAVAUX D'AIGUILLE
 LES ORIGINES DE L'HOMME
 LIFE LA PHOTOGRAPHIE
 TIME-LIFE LE MONDE DES ARTS
 TIME-LIFE LA CUISINE A TRAVERS LE MONDE
 LES GRANDES ÉPOQUES DE L'HOMME
 LIFE LE MONDE DES SCIENCES
 LIFE LE MONDE VIVANT

Table des matières

1	La ville ouverte	5
	Séquence illustrée: Les attractions du parc Vondel	22
2	Les marchands des mers	33
3	La maîtrise des eaux	55
	Séquence illustrée: Une population flottante	76
4	Une particularité frappante	89
	Séquence illustrée: L'atmosphère des cafés bruns	102
5	Histoire de deux quartiers	113
	Séquence illustrée: L'épreuve de l'Occupation	132
6	Art et anarchie	143
	Séquence illustrée: Une ville sur deux roues	158
7	Changements de cap	171
	Séquence illustrée: Fenêtres sans secret	188
	Bibliographie et Remerciements	198
	Index	199



1

La ville ouverte

Dans une ville qui ne peut se vanter de posséder une seule colline, il est particulièrement agréable de contempler de haut les rues, les maisons et les canaux qu'on ne voit habituellement que du niveau du sol. C'est pourquoi, peu après le début de mon dernier séjour à Amsterdam, je donnai rendez-vous à un de mes amis dans un restaurant situé au dernier étage du Havengebouw (bâtiment du port) qui en comporte treize — un vrai nid d'aigle par rapport aux normes locales. Pour profiter de l'occasion, j'arrivai très en avance et passai de longues minutes à examiner le panorama: le centre de la vieille cité en bas, construit il y a trois siècles en brique et en pierre aux teintes douces; au-delà, la grande cité du début de xx^e siècle, avec son immense quadrillage d'immeubles d'habitations et de bureaux, et dans le lointain, des maisons, des routes, des champs et de l'eau se perdant dans les brumes marines.

Je n'avais jamais admiré cette vue auparavant, bien qu'une grande partie de ce que je voyais fût partie de moi. Né et élevé à Amsterdam, j'avais quitté la ville quelques années après la Seconde Guerre mondiale parmi les derniers Néerlandais à s'embarquer — pour une raison ou une autre — à destination de l'Indonésie, les anciennes Indes néerlandaises: à l'époque, il existait encore des relations étroites entre les Pays-Bas et leur ancienne colonie, devenue indépendante en 1949. Je passai une année à faire de la radio en Extrême-Orient et m'installai ensuite aux États-Unis pour y poursuivre une carrière d'écrivain. Dès lors, je n'avais effectué à Amsterdam que de brefs séjours. Mais, cette fois-ci, je devais écrire un livre sur la ville: il me faudrait voir dans quelle mesure elle avait changé, et il me semblait bon de commencer ma visite en observant Amsterdam sous un angle nouveau. Je ne saurais, naturellement, prétendre à une objectivité totale. Toutes mes pérégrinations m'ont appris la vérité de cette pensée du poète Horace: *Coelum non animus mutant qui trans mare currunt* («Ceux qui courent les mers changent de ciel, non d'esprit»).

Le port au-dessous de moi, en dépit de toutes ses jetées et tous ses bassins modernes, n'apparaissait pas très différent de celui de mon enfance: c'était la même étendue d'eau, striée de scintillantes et mouvantes parallèles de bleu et de gris, qui obligeaient l'œil à chercher la ligne d'horizon. Mais le Havengebouw lui-même, construit en 1960, n'avait rien de commun avec l'Amsterdam de ma jeunesse. La tour de verre et de béton — soutenue par des centaines de piliers enfoncés de près de vingt-cinq mètres dans le sol bourbeux, imbibé d'eau — se dresse de façon incongrue dans son environnement vénérable.

Je songeais qu'Amsterdam serait facile à abîmer. Bien que ce soit la capitale du pays dont la densité de population est la troisième du monde, moins de 800 000 personnes vivent sur ses deux cent huit kilomètres carrés.

De son piédestal sur le toit du palais royal, la Vierge de la Paix contemple la place du Dam, devenue le lieu de rencontre favori des jeunes, à Amsterdam. La statue tient le caducée de Mercure d'une main et un rameau d'olivier de l'autre, symboles du commerce et de la paix.

Une ville de cette dimension modeste n'en est sans doute que bien plus vulnérable au genre de pressions qui transforment certaines métropoles en étendues indescriptibles d'immeubles de bureaux, d'autoroutes et d'ensembles d'habitations. De plus, Amsterdam doit faire face à une autre menace, plus grave. Il se trouve en moyenne à trois mètres soixante-cinq en dessous du niveau de la mer (on a construit l'aéroport de Schiphol, à une dizaine de kilomètres du centre de la ville, à l'emplacement d'une bataille navale entre les flottes hollandaise et espagnole en 1573) et, comme Venise, tous ses anciens bâtiments reposent sur des pilotis en bois, dont on a estimé le nombre à cinq millions. Ces vers du xvii^e siècle exprimaient les craintes des habitants d'Amsterdam pour l'avenir de leur ville :

*La grande ville d'Amsterdam reposera sur des pilotis —
jusqu'au moment où elle s'écroulera.*

Qui paiera alors la note?

Les dépenses annuelles d'un montant équivalant à dix millions de dollars consacrés par la municipalité à la sauvegarde des vieux édifices justifient en partie les vues pessimistes des anciennes générations d'Amstellodamois. Néanmoins, les fondateurs de la ville trouveraient certainement que cet argent est bien dépensé. Malgré quelques présages inquiétants, comme le Havengebouw, Amsterdam a résisté aux bouleversements — tout au moins physiques — avec plus de succès que la plupart des grandes métropoles. En réalité, la vieille ville n'a guère changé depuis le xvii^e siècle, lorsque Amsterdam était la capitale d'un énorme empire commercial et l'une des cités les plus influentes du monde. Si Rembrandt devait revenir sur les lieux où il a passé les trente-sept dernières années de sa vie, il n'aurait guère de mal à retrouver son chemin.

La partie ancienne d'Amsterdam — un ensemble du xvii^e siècle autour du centre médiéval — a la forme d'un éventail grand ouvert, dont la base se trouverait le long du port et dont l'armature serait constituée de trois grands canaux concentriques — le Herengracht, le Keizersgracht et le Prinsengracht — reliés entre eux par une multitude de voies d'eau plus petites. Au total, une centaine de kilomètres de canaux est resserrée dans une zone qui n'a guère plus de mille six cents mètres de large. A l'intérieur de ce demi-cercle — et donnant sur d'étroites rues pavées de galets et sur les rangées d'ormes et de tilleuls bordant les canaux — se trouve une concentration extraordinaire de maisons hautes et étroites, invariablement surmontées d'un pignon. S'il me fallait décrire ce quartier d'un mot, je dirais qu'il est pittoresque, au sens qu'avait ce vocable avant d'être galvaudé. Cette cité, digne d'être fixée sur la toile, semble avoir été conçue par des peintres.

Si bien conservée soit-elle, la partie ancienne de la ville n'est pas seulement un musée d'architecture. De nombreuses maisons le long des canaux, anciennes demeures des riches bourgeois qui faisaient le commerce des épices en provenance des Indes, sont maintenant le siège de sociétés internationales ou abritent quelques-unes des trois cents charges d'agents de change qui contribuent à faire d'Amsterdam le quatrième centre financier du monde. Dans d'autres édifices, des tailleurs de diamants — jouissant d'une réputation internationale — poursuivent une tradition artisanale dont



Près de l'Amstel, un orgue de barbarie fastueusement décoré, l'un des huit instruments à perpétuer une vieille tradition amstellodamoise, donne de l'allant aux passants. Contrairement aux autres orgues, celui-ci est manuel et non à moteur.

les origines remontent aux années 1580 — époque à laquelle quelques artisans d'Anvers vinrent se réfugier à Amsterdam pour fuir une armée d'invasion espagnole. D'une certaine manière, les Amstellodamois ont le meilleur de deux mondes : leurs liens avec le passé sont forts, mais les façades du centre de la ville abritent tous les perfectionnements d'une métropole affairée de la fin du xx^e siècle.

Tandis que le crépuscule de la fin de l'après-midi tombait sur le port, je me détournai de la fenêtre pour me trouver face à un garçon qui m'informa qu'on ne pouvait avoir de table sans réservation préalable. Tant mieux, pensai-je : ce genre de restaurant ne me plaisait pas ; tout y était quelque peu forcé, depuis le modernisme oppressant du décor jusqu'à l'air distant des garçons et les prix de la carte en plusieurs langues. Trop de *capsones* (prétention), comme disaient les Amstellodamois d'une personne ou d'une institution imbue de son importance. Je ressentais une pointe de nostalgie pour le café-restaurant Bodega Keyzer, près du Concertgebouw dans le sud de la vieille ville, où ma mère m'emmenait dîner le dimanche soir. Là, le décor — des lambris de bois sombre et des plantes en pot — était traditionnel, et les garçons se montraient d'une courtoisie discrète. Nous étions accueillis par «notre» Monsieur van Os, toujours en habit, qui apportait à ma mère un illustré ou deux dont elle prenait connaissance tout en buvant son café, pendant que je me régalais d'un chocolat chaud. Par la suite, je découvris que le Keyzer existait toujours et n'avait guère changé.

En revanche, les clients ne cadraient plus avec mes souvenirs. Aucun couple pour siroter de petits verres de genièvre ; à la place, une foule internationale bavardait au-dessus de scotches et de bloody Marys. Je ne pouvais m'empêcher de me demander si, parmi eux, les Amstellodamois



Vus d'avion, les canaux concentriques d'Amsterdam forment des ondes à partir du Dam, situé derrière le volumineux palais royal (au centre).



Aerial photograph of London, showing the River Thames and the City of London.

étaient parvenus aussi bien que leur ville à conserver leur caractère propre, qui, au cours des siècles, a diversement exaspéré, ravi ou déconcerté les visiteurs. Presque sans exception, les premiers voyageurs à se rendre à Amsterdam parlaient du flegme de ses habitants et de leur sens solide du commerce, et les observateurs s'étonnaient de la tolérance des Amstellodamois envers les nombreux immigrants venus échapper aux persécutions religieuses — juifs du Portugal, d'Espagne et de Pologne, protestants de Belgique, huguenots de France. «Au premier abord, la ville semble n'appartenir à aucun peuple, mais être commune à tous», écrivait un visiteur au ^{xvii} siècle.

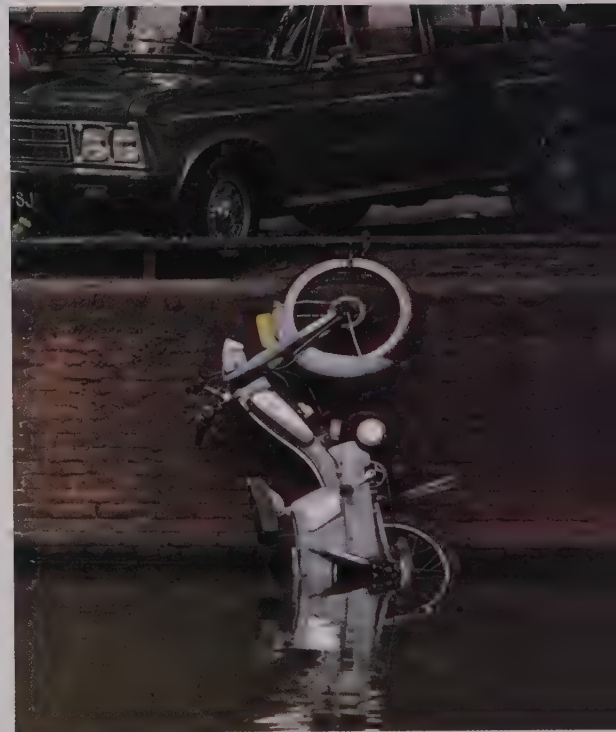
Depuis la Seconde Guerre mondiale, le caractère des habitants d'Amsterdam semble encore plus contradictoire. Dans les années soixante, les voyageurs entrevirent un changement frappant lorsqu'ils découvrirent que les hippies du monde entier envahissaient le Dam, la place principale de la ville, et que la fumée de la marijuana bleuissait l'atmosphère au-dessus d'eux. A cette époque, les visiteurs risquaient d'être simplement troublés par les activités largement diffusées des anarchistes locaux, appelés Provos, abréviation de «Provocateurs» — qui essayaient de faire d'Amsterdam la capitale d'une culture non technologique. Mais ce trouble se transforma en inquiétude dans les années soixante-dix, quand Amsterdam devint le centre européen du trafic des stupéfiants.

Non, les Amstellodamois ne sont pas damnés — pas plus qu'ils ne sont les citoyens lourds et sans humour que les voyageurs se complaisent à décrire. En fait, je prétends que, plus que tous les autres citadins de ma connaissance, ils incarnent l'essence de la vie urbaine: un amour de la sécurité qu'offrent la famille, la maison et les amis, tempéré par un désir d'être tranquille et de laisser les autres tranquilles.

L'un des premiers visiteurs à avoir remarqué le respect des habitants d'Amsterdam pour la vie privée de chacun fut le philosophe et mathématicien français René Descartes, qui y vécut dans les années 1630. En 1631, il écrivit à un ami en France, en l'incitant à venir le rejoindre: «Je vous convie à choisir Amsterdam pour votre retraite... J'y pourrais demeurer toute ma vie sans être jamais vu de personne. Je vais me promener tous les jours parmi la confusion d'un grand peuple avec autant de liberté et de repos que vous sauriez faire dans vos allées.»

De façon moins flatteuse, Descartes attribuait l'attitude indulgente des habitants d'Amsterdam à une passion si totale pour l'argent qu'ils ne pouvaient se permettre de s'occuper d'autre chose. Cette critique fut reprise avec véhémence par un Anglais anonyme à la fin du siècle suivant. «Si vous parlez de religion avec l'un de leurs prédicateurs, écrivit-il, il détourne la conversation pour parler de commerce, et croit toujours parler de religion — ce qui est la seule vérité dont il se rend coupable.»

Né à Amsterdam, je peux affirmer avec conviction que notre prétendu mercantilisme est exagéré, de même que tout Parisien sait qu'il existe un grand nombre de restaurants à Paris qui servent une cuisine médiocre et quantité de Parisiens qui passent des jours entiers sans penser au sexe. Je ne nierai pas, cependant, que Amsterdam est, et a toujours été, une ville de





Ces images témoignent des dangers inhérents au stationnement le long des canaux. A gauche, ce cyclomoteur suspendu, une roue dans l'eau, n'a été sauvé de l'immersion que grâce à sa chaîne antivol. Ci-dessous, une voiture se balance contre le ponton d'un house-boat, en attendant d'être remontée par les pompiers. Les frais des opérations de sauvetage sont à la charge des propriétaires négligents.

marchands. Depuis le ^{xiii}e siècle, lorsque ce n'était qu'un village groupé autour d'une digue sur l'Amstel — connu sous le nom d'Amsteldam — c'est un lieu de passage pour les hommes et les marchandises en provenance de tous les pays d'Europe; et, depuis le tournant du ^{xvii}e siècle, ses cargos font route jusqu'au Japon vers l'est et l'Amérique vers l'ouest.

L'ampleur de ce commerce contribue certainement davantage à expliquer la tolérance des Amstellodamois que les opinions de Descartes sur un mercantilisme exacerbé. Ces siècles de commerce outre-mer ont eu pour résultat d'inoculer à Amsterdam une dose salutaire d'internationalisme — cependant, ne nous y trompons pas, il ne s'agit pas de l'internationalisme superficiel des bars d'hôtels ou des halls d'aéroports, mais celui d'une population entièrement tributaire du commerce et des voyages. Les citoyens d'Amsterdam ont dû rencontrer des hommes de tous pays et de toutes coutumes pour gagner leur vie; il leur a fallu apprendre à les accepter, à vivre avec eux, et souvent même à les estimer. Un marchand, un marin ou un financier ne peut se permettre d'être exclusif, chauvin ou misanthrope. En réalité, les habitants d'Amsterdam sont allés aussi loin qu'il était possible dans l'autre sens. Par exemple, au cours d'une guerre entre la Grande-Bretagne et les Pays-Bas à la fin du ^{xviii}e siècle, certains citoyens de la ville manifestèrent une contrariété curieuse en apprenant la victoire navale des Néerlandais sur les Britanniques à Dogger Bank dans la mer du Nord: il apparut qu'ils assuraient les navires de guerre britanniques.

Les Amstellodamois ont un autre côté étonnant: leur individualisme, leur anticonformisme — qualité que possèdent les Néerlandais en général, mais qui se manifeste à Amsterdam plus qu'ailleurs. Le non-conformisme aussi peut être lié à la tradition des voyages en mer et du commerce avec

l'étranger, car ces activités — contrairement aux occupations des marins d'eau douce — engendrent des attitudes autonomes: «L'air de la ville rend libre», disaient les Amstellodamois au ^{xvii} siècle, «l'air de la mer rend plus libre encore.» Sans doute leur indépendance remonte-t-elle aux ^{xiii} et ^{xiv} siècles, lorsque des hommes libres — des constructeurs de bateaux, des bâtisseurs de digues, des pêcheurs et des meuniers travaillant pour leur propre compte — quittèrent le Nord de la Hollande pour Amsterdam, tandis que d'autres villes néerlandaises, telles que Utrecht et Rotterdam, se développaient grâce à l'afflux de paysans venus de régions inféodées situées à l'est et au sud du pays.

Les habitants d'Amsterdam tiennent tellement à leur indépendance qu'ils se liguent rarement pour défendre une cause commune. Si votre voisin est contre quelque chose, c'est une raison suffisante pour que vous vous déclariez favorable. Les Amstellodamois ne peuvent même pas former un front uni sur un sujet aussi fondamental que la religion. Par exemple, bien que le protestantisme soit en principe la religion des Pays-Bas, un Amstellodamois a le choix entre vingt églises, divisées les unes des autres non seulement sur des questions de doctrine, mais aussi sur des problèmes tels que la vaccination, la vivisection et le rôle des femmes en politique. Les catholiques d'Amsterdam sont tout aussi anticonformistes. Au début des années soixante-dix, ils prirent la tête d'un mouvement en faveur du mariage des prêtres; ils assistèrent à des services religieux d'ordre expérimental où l'on fumait de la marijuana et où l'on jouait de la musique pop; en outre, 80 p. 100 d'entre eux environ choisirent de ne pas tenir compte de l'encyclique du pape interdisant le contrôle des naissances.

Dans le domaine politique, la situation n'est pas moins confuse. Aux élections destinées à pourvoir les quarante-cinq sièges du conseil municipal, on a vu se présenter ces dernières années les candidats d'une dizaine de partis, allant des conservateurs catholiques aux gauchistes, jusqu'à des groupements d'intérêt particulier, comme le «parti pour l'orgue de barbarie» qui se bat pour le maintien de cet instrument, institution traditionnelle de la ville. La faction politique la plus originale est certainement celle des Kabouters, prolongement du mouvement provo des années soixante, dont le nom signifie «farfadets» ou «gnomes». Lors d'une élection, ces «gnomes» publièrent un manifeste réclamant la suppression des automobiles dans la ville (chacun recevrait une bicyclette) et le retour à l'autarcie (des fermes seraient créées sur des terres en friche, et leurs produits répartis entre les membres de la communauté). Quant à la pollution provoquée par les sources classiques d'énergie, les Kabouters proposaient la solution suivante: des moulins à vent construits pour chaque maison fourniraient toute l'électricité nécessaire.

Je passai un coup de téléphone à l'ami qui devait me retrouver au restaurant du Havengebouw, pour lui dire qu'il n'y avait pas de table disponible. Heureusement, je pus le joindre à temps, et il me proposa, à la place, de venir chez lui sur le Keizersgracht, l'un des trois principaux canaux qui entourent la vieille ville et qui en sont, ensemble, le symbole. Sa maison date du ^{xvii} siècle et conserve sa façade originale en brique patinée par le

temps et coiffée d'un pignon en forme de cloche, peint en blanc. Mais l'occupant était architecte, et cela se voyait tout de suite: à l'intérieur on avait supprimé tous les murs et disposé dans les vastes pièces des tables basses ainsi que de magnifiques sièges modernes. Nous nous assîmes devant une fenêtre qui allait du sol au plafond et je plongeai mon regard dehors, sur l'eau à nouveau — cette fois sur l'espace limité de la surface du canal, qui réfléchissait à cette heure la lueur floue des lampadaires et le contour immobile des arbres.

Je demandai à mon ami ce qu'il pensait de la tolérance à Amsterdam: «Cette ville est plus que tolérante, répondit-il vivement. En vingt ans, c'est un mot que je n'ai pas utilisé une seule fois. Amsterdam est maintenant une cité expérimentale. Tout est remis en question ici. Toutes les expériences sont permises.»

Lorsqu'il parlait d'expériences, je savais qu'il entendait par là des changements dans les attitudes sociales, de même que des innovations d'ordre technique. Il est lui-même non conformiste, président de la C.O.C. (l'Association néerlandaise pour l'Intégration des homosexuels). En 1972, la C.O.C., qui faisait campagne ouvertement depuis les années quarante, fut reconnue officiellement. La même année, l'architecte reçut une décoration du gouvernement pour son travail, accompli avec d'autres, en faveur de la promotion des objectifs de la C.O.C. «Nous sommes parvenus à faire accepter les homosexuels dans l'armée, me dit-il. Certains de mes amis sont furieux contre moi, mais je leur dis que "pas de discrimination" signifie *pas de discrimination*.

— Mais ne vous y trompez pas, poursuivit-il. Si les homosexuels d'autres pays viennent s'installer ici — et c'est le cas de beaucoup d'entre eux —, ce n'est pas parce qu'ils sont aimés à Amsterdam. On ne nous aime pas, on ne nous déteste pas non plus. On est simplement un groupe parmi tant d'autres. En revanche, cela me contrarie beaucoup lorsque des étrangers me disent qu'Amsterdam est une ville libérale. Ce terme implique que certaines personnes — celles qui sont dans le droit chemin, j'imagine — accordent aux autres le droit d'être différentes. Quelle insulte!»

Sur le canal sombre, une vedette panoramique apparut soudain, projetant un cône de lumière. La voix du guide dans un haut parleur résonnait comme un gros bourdonnement, mais il nous était impossible de distinguer un seul mot. J'attendis que le bateau ait disparu sous le pont suivant, puis revins à ma première question.

«Ce que je désire savoir, dis-je, c'est si les gens divers qui sont venus s'installer à Amsterdam au cours des siècles — exilés religieux, déserteurs de la guerre du Viêt-nam, Indonésiens etc... — ont fini par devenir amstellodamois et ont apporté quelque chose à la vie de la ville.

Ils étaient acceptés et le sont encore, me dit l'architecte, «s'ils ont quelque chose d'intéressant à offrir. Mais, à mon avis, Amsterdam n'est une société vraiment tolérante que depuis la Seconde Guerre mondiale. Le choc de l'occupation allemande a mis fin à notre suffisance de classe, à une cruauté indifférente à l'égard de nos concitoyens.»

J'ai été moi-même le témoin des traumatismes provoqués par l'occupa-



Une ville amphibie

Situé à plusieurs mètres au-dessous du niveau de la mer, Amsterdam est protégé par un réseau de jetées et de digues. La partie ancienne de la ville (plan à droite) s'est développée autour d'un village de pêcheurs sur les rives de l'Amstel. Elle a suivi un tracé semi-circulaire au XVII^e siècle, au moment de la construction des trois grands canaux concentriques — le Herengracht, le Keizersgracht et le Prinsengracht —, qui font partie du réseau de voies d'eau destinées à transporter le fret dans toute la ville.

L'Amsterdam moderne compte plus de 750 000 habitants sur deux cent huit kilomètres carrés (encadré), dont 25 p. 100 vivent dans les faubourgs.



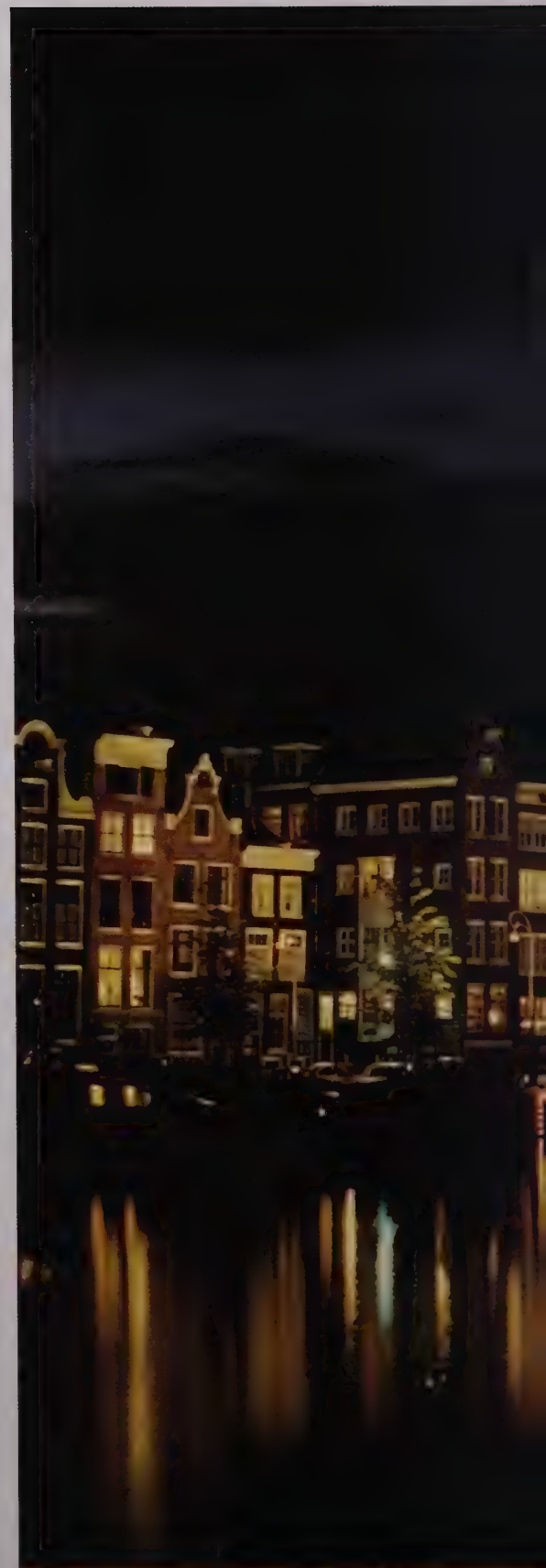


tion allemande, et, lorsque je suis retourné à Amsterdam après la guerre, j'ai constaté à quel point les anciennes valeurs établies avaient été ébranlées. En dehors d'une fierté nouvelle à l'égard de leur ville (c'est peut-être la raison pour laquelle ses habitants sont prêts à payer très cher pour sa sauvegarde), les Amstellodamois ont renversé beaucoup de barrières de classe, notamment celle concernant l'adresse d'une personne. Avant la guerre, votre adresse à Amsterdam révélait votre profession, votre revenu et votre statut social, et parfois même ceux de votre père et de votre grand-père avant vous. Il y avait peu de mobilité sociale. On peut aller à pied de l'endroit où je suis né à celui d'où est originaire mon père, et mes grands-parents habitaient tout près de chez nous.

Au même titre que votre adresse, votre façon de vous exprimer vous cataloguait: une seule tournure de phrase permettait de vous situer. L'afféterie du langage existe toujours, encore plus forte qu'en Grande-Bretagne, mais la terrible pénurie de logements après la guerre a balayé le snobisme au sujet des adresses. Les autorités responsables ont dû distribuer les appartements disponibles aux plus déshérités, notamment aux familles de deux ou plusieurs enfants, et les personnes disposant de pièces inoccupées se sont vues dans l'obligation de les louer aux sans-abri. Dès lors, en dépit du manque persistant de logements, on a adopté tant de réglementations — primes à l'achat de sa maison, allocation aux immigrants de 5 p. 100 de l'ensemble des nouvelles constructions, réaménagement des quartiers miséreux conformément aux plans établis avec les résidents — qu'on ne saurait revenir à la ségrégation d'avant la guerre.

Néanmoins, malgré la réputation méritée d'Amsterdam pour ses programmes d'aide sociale, je m'étais rendu compte, au cours de ma dernière visite, que quelque chose ne cadrait pas avec l'idée que je me faisais de l'esprit de tolérance de la ville. La veille, une jeune assistante sociale m'avait conseillé d'aller voir une pension de «travailleurs invités» marocains (triste euphémisme utilisé dans un grand nombre de pays d'Europe occidentale pour désigner les ressortissants méditerranéens chargés de travaux subalternes). Après avoir descendu à pied Jacobs Catskade, rue bordée de maisons agréables situées le long d'un canal tranquille dans la partie ouest d'Amsterdam, j'arrivai à l'adresse indiquée. Au premier étage, légèrement au-dessus du niveau de la rue, j'aperçus un couple de Néerlandais, assis dans une salle de séjour minuscule et propre, en train de regarder la télévision et de lire. La pension se trouvait au sous-sol.

Une fois passée la porte conduisant aux caves, je pénétrai dans un autre monde. Ceux qui ont vu les célèbres photographies d'immigrants à New York prises au début du siècle par Jacob Riis n'oublieront jamais la misère qu'elles dépeignent; or, le spectacle ici était digne de Riis. Treize lits se trouvaient entassés dans une seule pièce tout en longueur, sans chauffage et sans fenêtre; d'unique toilettes avaient été aménagées dans un placard et il existait une minuscule cuisine. Chaque travailleur immigré payait 100 florins par mois pour son lit (l'équivalent de 200 francs). Au total, le propriétaire retirait 1300 florins par mois de ce logement, soit à peu près dix fois le loyer du couple vivant seul à l'étage au-dessus. «Il se trouve dis-je en





Des rangées d'ampoules éclairent le Magere Brug au-dessus de l'Amstel. Construit il y a trois cents ans, ce pont à bascule en bois se manœuvre à la main.

m'adressant à mon ami architecte, que le propriétaire est lui-même marocain; mais c'est une autre histoire.»

L'architecte demeura silencieux un moment, puis me dit: «Je suis au courant de ces rackets. Tous les habitants d'Amsterdam le sont — ce qui n'est pas la même chose que de les voir par soi-même. Vous me direz probablement: “Et nos magnifiques décrets municipaux sur le logement qui garantissent un minimum d'espace à chacun pour vivre?” Je peux seulement vous répondre que, comme nous laissons les gens tranquilles, comme nous n'intervenons pas dans leur vie privée, que nous ne leur disons pas ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas faire, et que nous ne leur demandons pas leurs papiers d'identité au coin des rues, ce genre d'exploitation peut demeurer inaperçu. C'est ce que nous coûte la liberté individuelle.»

Ce compromis dont parlait mon ami architecte entre la liberté individuelle et la loi rejoignait, dans son principe, les explications d'un officier de police que j'accompagnai quelques jours plus tard lors de sa patrouille de nuit, à bord d'un car de police Volkswagen, dans la partie la plus mal famée de la ville. C'était un membre en civil d'un détachement spécial pour les «estivants», qui opère de mai à octobre — période de pointe de la saison touristique à Amsterdam.

«Nous n'employons pas la puissance de la ville pour des causes perdues, me dit-il. Nous ne fermons pas cette pension, parce que les Marocains iraient s'entasser en plus grand nombre encore dans une autre chambre. Nous n'arrêtons pas les types qui fument de la marijuana, parce qu'ils n'en continueraient pas moins et n'en guériraient pas pour autant.»

Ce policier paraissait être un homme sensé et modéré, mais je ne voudrais pas laisser croire que tous les policiers d'Amsterdam sont à son image. J'ai rencontré un de ses collègues qui parlait avec envie des mitraillettes que ses homologues allemands cachent dans les poches des portières de leurs voitures: «C'est comme ça qu'il faut parler à ces types, une mitraillette à la main.» Toutefois, l'attitude générale à Amsterdam à l'égard de ceux qui prennent des drogues dites «douces», notamment la marijuana, est si libérale qu'elle surprend les observateurs étrangers et scandalise les Néerlandais plus conservateurs.

Bien que la loi interdise à quiconque de posséder de la marijuana — soit sous forme d'«herbe», c'est-à-dire de feuilles séchées de *cannabis sativa*, soit d'extrait concentré, autrement dit de la résine de cannabis —, le montant des amendes infligées n'excède pas celui d'une contravention pour stationnement interdit. En outre, tous les samedis, Radio Hilversum diffuse le cours des diverses variétés de drogues «douces» disponibles à Amsterdam, en même temps qu'un avis sur les cliniques de désintoxication. Des membres du conseil municipal sont allés jusqu'à fumer du cannabis à l'intérieur du sacro-saint Hôtel de Ville, sans que la police intervienne à aucun moment; après leur élection au conseil municipal en 1970, cinq Kabouters choquèrent leurs collègues plus conservateurs en «flippant» au cours d'une de leurs réunions. Même si la détention de marijuana est illicite, aucune loi n'interdit de faire pousser du cannabis. On en voit couramment sur le rebord des fenêtres des house-boats à Amsterdam, qui pousse dans une boîte ou un



Ce jeune couple est absorbé par une partie d'échecs dans l'église catholique de Moïse et Aaron sur la Waterlooplein. Les autorités ecclésiastiques d'Amsterdam ont laissé transformer cette église en centre de loisirs pour les jeunes et en dortoir pour les sans-abri, bien qu'elle demeure un lieu de culte consacré où la messe est célébrée le dimanche matin.

pot pour l'usage privé de leur propriétaire. De plus, si la culture à proprement parler de la marijuana est trop onéreuse, tout le monde peut facilement acheter des plants de cannabis local sur une péniche ancrée juste en face d'un commissariat de police.

Nous sortîmes du car de police dans le quartier réservé d'Amsterdam, au cœur de la vieille ville, où des enseignes au néon font de la publicité pour des sex-shops et des live-shows qui ne laissent rien à l'imagination. Tandis que nous descendions le Zeedijk, la rue principale du quartier, le policier que j'accompagnais, me dit: «Venez, je vais vous montrer quelque chose.» Il me conduisit par une porte ouverte dans un immeuble, puis dans un escalier étroit. Sur le palier du second étage, un Chinois était assis sur une chaise de cuisine dans l'embrasement d'une porte. Il connaissait bien le policier et lui adressa un léger signe de tête. Nous regardâmes derrière lui. Une dizaine de Chinois se tenaient à l'intérieur de la pièce, allongés pour la plupart sur des couchettes. Tous fumaient la pipe, et une odeur curieusement douceâtre emplissait l'air. C'était une fumerie d'opium. Personne ne nous prêta la moindre attention, en dehors d'un homme bien habillé qui vint nous serrer la main et nous offrir des cigares. Nous redescendîmes l'escalier. «Il existe un grand nombre d'autres fumeries de ce genre à Amsterdam», me dit le policier quand nous fûmes dehors. «Nous les laissons tranquilles, à condition qu'ils ne laissent entrer que des Chinois. C'est beaucoup mieux que de les contraindre à la clandestinité!»

De nos jours, les Chinois d'Amsterdam contrôlent ouvertement la vente de l'héroïne. La communauté chinoise s'est enrichie d'immigrants originaires de Singapour et de Hongkong parmi lesquels des membres des triades — associations secrètes des bas-fonds de Hongkong auxquelles on a donné le nom de «maffia chinoise». Ces triades ont accaparé le marché de la drogue à Amsterdam au début des années soixante-dix, et des factions rivales se sont livrées à des luttes meurtrières pour avoir le monopole du commerce de l'héroïne. C'est ainsi que les membres d'une bande concurrente ont abattu en 1975 un des chefs de la pègre, Yong Fatt Tong — qui passe pour avoir fait d'Amsterdam La Mecque du trafic des stupéfiants — et trois de ses successeurs, un an après sa mort. Tous ces assassinats ont été perpétrés dans la ville d'Amsterdam.

Tandis que la police de la ville arrivait à circonscrire l'usage de l'opium aux Chinois, elle adoptait une ligne plus dure à l'égard de l'héroïne, qui connut un essor spectaculaire vers le milieu des années soixante-dix. On compte aujourd'hui entre cinq et dix mille toxicomanes à Amsterdam. Quant au nombre annuel d'héroïnomanes morts à la suite de l'absorption d'une trop forte dose, il est actuellement en progression. Il existe toutefois un fait significatif: une fraction seulement des victimes serait d'origine néerlandaise, le reste étant constitué d'Américains et d'Européens que la ville attire en raison de la relative facilité avec laquelle ils peuvent se procurer de la drogue à un prix raisonnable.

Pour tenter de mettre un terme à ce trafic, on a adopté à la fin de 1976 de nouvelles et rigoureuses mesures, arrêtant que tout détenteur de drogues «dures» se verrait frapper d'une peine de douze ans de prison contre quatre

ans jusqu'alors. Mais voter des lois et les appliquer sont deux choses différentes. Au cours de ma patrouille avec le policier, je me suis rendu compte des difficultés auxquelles se heurtent tant la police locale que le Bureau néerlandais des narcotiques. Tandis que nous descendions à pied le Zeedijk, après notre visite à la fumerie d'opium, le policier me montra plusieurs cafés. «C'est ici que se fait le trafic des drogues dures, l'héroïne et la cocaïne, me dit-il, et ici et là encore.

— Ne pouvez-vous arrêter les trafiquants?», demandai-je.

«Nous n'avons pas encore réuni assez de preuves contre eux. Ils nous connaissent tous, naturellement. Par ailleurs, ces endroits ont jusqu'à cinq sorties. Tout ce que nous pouvons faire, c'est guetter et attendre, en espérant les prendre un jour la main dans le sac. Voilà ce qu'il nous en coûte de ne pouvoir vérifier les identités ni procéder à une fouille des suspects sans mandat de perquisition.»

La ville est envahie de trafiquants de toutes espèces et, ce, en raison du relâchement de la surveillance aux postes frontaliers: on a réduit les formalités douanières au point de laisser entrer des gens dans le pays sans vérifier leurs passeports! Les Pays-Bas sont donc grands ouverts! Le policier me raconta comment lui-même et un de ses collègues emmenèrent un jour, dans un car de police, un Allemand sous l'emprise de la drogue, jusqu'à la frontière, la lui firent repasser, et décidèrent d'aller prendre un café. Lorsqu'ils repartirent pour Amsterdam, ils doublèrent le même type faisant de l'auto-stop au bord de la route pour regagner Amsterdam. Ils ne se donnèrent pas la peine de s'arrêter.

Après notre marche dans le Zeedijk, le policier et moi-même nous assîmes un instant dans son car Volkswagen, jusqu'à ce qu'un message radio nous parvînt: un homme importunait les passants dans le parc Vondel. Le policier mit le moteur en marche et nous traversâmes rapidement la ville. Juste au sud-ouest de la Leidseplein, le parc Vondel est l'équivalent du bois de Boulogne à Paris. C'est un endroit agréable, avec de nombreux terrains de jeux, petits lacs et bancs, où la circulation est interdite. Lorsqu'il fait chaud, les jeunes filles y prennent des bains de soleil, les seins nus, sans que personne n'y prête attention; de nuit, on peut s'y promener à pied ou à bicyclette en toute sécurité. Nous pénétrâmes dans l'une des larges allées piétonnières du parc, les graviers crissant sous nos roues. «Le voici», dit le policier, en manœuvrant à travers le gazon, vers l'endroit où se tenait le jeune homme. Ce dernier portait un vieil imperméable sur des vêtements en désordre. Le policier arrêta sa voiture et se pencha par la portière.

«Que se passe-t-il?» demanda-t-il.

Le jeune homme se contenta de le regarder et cligna des yeux.

«D'où êtes-vous?»

«De Hooftstraat», répondit-il enfin, avec l'accent amstellodamois.

Il était «en voyage», nous avoua-t-il sans difficulté. Où avait-il eu la drogue? Oh, quelque part. Non, il n'avait pas baissé son pantalon; il était déchiré.

«Écoutez, vous avez l'air d'un brave garçon, dit le policier. Maintenant vous allez rentrer chez vous. Quittez le parc par la sortie la plus proche, vous m'entendez? Si je vous revois dans cet état, je serais obligé de vous arrêter.»

Le jeune homme lui demanda dans un murmure rauque s'il pouvait avoir une cigarette. «Non, dit le policier. Allez, prenez ça», et il lui tendit le cigare qu'on lui avait donné à la fumerie d'opium. Il haussa les épaules tandis que nous prenions le chemin du retour. «Je me dis qu'il ne sera plus de ce monde dans dix ans, mais que pouvons-nous faire? Les jeunes sont sans défense, n'est-ce pas?»

La patience du policier avec un de ses concitoyens n'est peut-être pas tellement surprenante; mais comment la réputation de tolérance de la ville a-t-elle supporté l'épreuve des réfugiés politiques qui arrivèrent au cours des années soixante-dix et qui posent aussi des problèmes sociaux? Parmi les nouveaux arrivés, il y a les Kurdes d'Iran, peuple qui a fait la guerre contre l'Irak — où s'étend la plus grande partie de sa patrie — jusqu'à ce qu'un accord entre l'Irak et l'Iran l'ait privé à la fois de son territoire traditionnel et de sa base en Iran.

Fait intéressant, une fois que le gouvernement néerlandais concède à des gens comme les Kurdes le statut de véritables réfugiés politiques, ils ne peuvent être expulsés, et ils reçoivent une aide financière et une chambre d'hôtel correcte jusqu'à ce qu'ils aient trouvé un travail et puissent prendre à leur compte un autre logement.

Plus tôt, le même jour, je m'étais rendu au siège d'une organisation de réfugiés kurdes dans un immeuble imposant du Herengracht (le gouvernement en payait le loyer). Ce bâtiment n'avait rien à voir avec le sous-sol des travailleurs immigrés marocains, mais le dirigeant des Kurdes — un ingénieur — se plaignait amèrement auprès de moi en anglais de ses divers problèmes: la petite chambre d'hôtel qu'il occupait, le mal qu'il avait à trouver un travail intéressant parce qu'il ne pouvait pas voyager librement en Europe avec le laissez-passer néerlandais qu'on lui avait donné en guise de passeport. Lorsque je mentionnai la situation des Marocains, l'expression de l'ingénieur kurde montra le mépris qu'il avait pour ces gens-là. «Oui, des travailleurs immigrés, dit-il. J'avais une villa à Bagdad, deux voitures, une piscine. J'ai tout perdu.»

Pendant ce temps-là, l'un des Néerlandais du bureau invectivait au téléphone un officier d'immigration parce qu'il retenait deux autres Kurdes à l'aéroport de Schiphol qui attendaient de se voir délivrer leur visa d'entrée. «Ils sont gardés au poste de police, bon sang! criait-il. Oui, je sais... eh bien, mettez-les dans un hôtel. De toute façon, ils ne se sauveront pas; ils n'ont nulle part où aller!»

Lorsqu'il eut raccroché, son regard alla de ma personne à l'ingénieur kurde avant de revenir se poser sur moi. Il me fit une sorte de mimique, laissant sous-entendre que l'ingénieur était plutôt «casse-pieds». «Mais il ne s'agit pas de savoir si on aime ou non quelqu'un», me dit-il en néerlandais, reprenant l'expression qu'avait utilisée l'architecte. Il semblait se rendre compte que la violence de son ton au téléphone m'avait plongé dans des abîmes de perplexité. «Nous ne voulons plus d'un monde où des hommes en uniforme bousculent d'autres hommes misérablement vêtus, dit-il. Je ne me préoccupe pas tant du confort de ces deux Kurdes que de leur fierté d'être humains. C'est la réputation de notre ville qui est en jeu.»



Les attractions du parc Vondel



Se reposant sur un banc après une promenade avec son chien dans le parc Vondel, ce couple âgé suit les circonvolutions des oiseaux à proximité.

«Vivre et laissez vivre» est une maxime qu'on aurait pu choisir en pensant aux Amstellodamois. Nulle part, leur bonhomie n'apparaît plus qu'au parc Vondel, situé près du centre de la ville. Portant le nom du poète de la Renaissance Joost van den Vondel, ce parc couvre cinquante hectares d'étendues boisées, de sentiers et de lacs. Les sportifs viennent s'y entraîner, les retraités s'y prélasser, les jeunes s'y défouler et les foules y

écouter des concerts de rock. Il arrive que des groupes sociaux prédominent. Lorsque le parc ouvrit en 1865, il devint le lieu de promenade des familles bourgeoises à la sortie de la messe dominicale, et plus tard des hippies. Cependant, aucun groupe ne pourra jeter longtemps son dévolu sur le parc Vondel tant que les Amstellodamois resteront attachés au vœu de son fondateur: «Que la liberté, tel un soleil, éclaire tous les hommes.»

Témoignant la concentration acharnée d'un pêcheur à la ligne endurci, un vieux monsieur occupe sa place habituelle au bord de l'un des lacs du parc Vondel, négligeant la foule des fanatiques de rock réunis pour un concert.







Par un bel après-midi d'été, quatre retraités jouent au rami dans une clairière tachetée de soleil que les autorités du parc ont équipée d'une table de jeu.



Dans une allée fleurie, à proximité de l'entrée du parc Vondel, ces deux femmes de générations différentes se livrent à la contemplation d'un nouveau-né.



Au bord d'un lac, un adepte du yoga exerce ses muscles des bras et du dos



...puis bascule en arrière et prend une position d'équilibre bien étudiée.





Transformant une pelouse du parc en scène improvisée, un Noir donne le dimanche des cours de danse moderne ouverts à ceux désireux d'y participer.

Un chien de berger, tout trempé, rapporte une
branche qu'il a été chercher dans un lac
situé près du centre du parc. Si des arrêtés
municipaux obligent, en ville, à tenir les chiens
en laisse, la gent canine peut, dans le parc
Vondel, s'ébrouer à cœur joie.







2

Les marchands des mers

Lorsque j'ai lu pour la première fois le passage où Mark Twain décrit des enfants de l'Ouest américain, qui, de leur lit la nuit, comptent les sifflements des trains transcontinentaux, je me suis immédiatement revu petit garçon à Amsterdam, écoutant les sirènes des bateaux dans le port. La mer représentait pour nous ce que représentaient les prairies de l'Ouest pour ces jeunes Américains: un immense royaume romantique vibrant de la promesse d'aventures inconnues. C'était la toile de fond de notre vie quotidienne. Dans notre conversation revenaient souvent des expressions et des images nautiques. Traverser une période difficile, c'était «toucher une terre sous le vent»; on disait d'un homme riche qu'il «filait vent arrière», et de quelqu'un de malade ou de sérieusement éprouvé qu'il «était échoué devant Pampus» — haut-fond célèbre juste à la sortie du port. La veille du nouvel an, nous écoutions avec ravissement les longues listes de navires qui transmettaient à la radio leurs vœux à l'intention de leurs membres d'équipage. Et, lorsqu'un rude vent soufflait dans les rues d'Amsterdam à l'heure où l'on me fourrait au lit, ma mère murmurait invariablement des paroles de sympathie pour les «pauvres marins».

Pour un petit garçon, la mer était un endroit magique où des personnages héroïques du passé — flibustiers et grands capitaines — fendaient les vagues à bord de voiliers grinçants. En grandissant, je pris conscience des liens profonds qui unissent les Amstellodamois et la mer. A l'école, on nous apprenait comment la prospérité et le renom de la ville dépendaient du commerce maritime; en vérité, les maisons de la vieille ville bordant les canaux semblaient peuplées des fantômes de leurs premiers propriétaires: marchands d'épices, marchands d'esclaves et capitaines de navires. En même temps, je découvrais que la mer pouvait dévaster une cité comme Amsterdam, située sur de basses terres et où il faut recourir à un réseau compliqué et coûteux de canaux, de jetées, d'écluses et de pompes pour tenir l'eau en respect.

Quelle que soit la façon dont on la considère, la mer est «non seulement une voisine, mais un membre» de la communauté, comme le notait un écrivain du xvi^e siècle. Avant la Seconde Guerre mondiale, les Amstellodamois allaient couramment d'un endroit à l'autre de la ville en bateau ou en bac. Le moyen le plus facile, par exemple, pour se rendre au bureau de mon père à Amsterdam consistait à prendre un simple bac manœuvré avec un treuil à bras le long d'un câble tendu d'un côté à l'autre d'un large canal. Les déplacements importants se faisaient aussi le plus souvent en partie par voie d'eau. Si nous allions voir des parents en Frise, province septentrionale, nous prenions le train jusqu'à Enkhuizen, sur la côte, à quarante kilomètres au nord d'Amsterdam, puis un bateau à vapeur pour traverser le Zuyderzee, la vaste baie qui jadis reliait le vieux port d'Amsterdam à la mer du Nord.

Manœuvrant énergiquement son canot avec une seule rame, ce docker traverse le vieux port d'Amsterdam. Un écrivain anglais du xvii^e siècle exprime ainsi l'affinité des Amstellodamois avec la mer: «Presque tous sont des marins-nés, et vivent comme les grenouilles aussi bien sur terre que dans l'eau.»

C'était une traversée pénible, car la faible profondeur du Zuyderzee — jamais supérieure à trois mètres — provoquait un roulis et un tangage courts et éprouvants même par vent très faible. Je sens encore l'odeur du fumoir sur ce bateau, où des voyageurs de commerce s'asseyaient pour boire de petits verres de genièvre néerlandais afin de se protéger du mal de mer.

Aucun navire ne circule aujourd'hui sur le Zuyderzee, dont environ la moitié a été asséchée après la Seconde Guerre mondiale et transformée en terres cultivables. Le reste est un lac d'eau douce, appelé IJsselmeer, dont un bras est constitué par le vieux port d'Amsterdam, l'IJ (ces deux lettres se prononcent comme le «Y» anglais, et viennent d'un vieux mot allemand signifiant «eau courante»). Enfant, j'étais fasciné par le port, avec son activité trépidante et ses senteurs exotiques de café, de tabac, de bois tropicaux et autres marchandises. Je me rappelle, comme si j'y étais, le jour où un ami de mes parents, dégustateur professionnel de beurre, m'emmena faire la tournée d'inspection d'un entrepôt situé sur l'île Bickers, dans la partie ouest du port. Son matériel consistait en un bâton creux et un sac en papier. De temps en temps, il désignait au hasard un baril de beurre qu'on s'empressait d'ouvrir. Plongeant profondément son bâton à l'intérieur, il en ramenait un échantillon, le goûtait, puis le crachait dans le sac. Par ce moyen rapide et simple, il pouvait déterminer la qualité d'un arrivage qui était destiné à l'exportation.

Lors de ma dernière visite à Amsterdam, j'éprouvai la curiosité de voir si cet entrepôt existait toujours. Je ne sais pourquoi, mais j'avais un doute à cet égard. Depuis mon départ d'Amsterdam, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le centre de l'activité portuaire s'était déplacé de plusieurs kilomètres à l'ouest, le long du canal de la mer du Nord; comme l'eau y est plus profonde, les gros navires modernes gagnent facilement la haute mer à partir de là. J'étais cependant poussé par la nostalgie de revoir les anciens docks le long de l'IJ — noyau autour duquel se développa Amsterdam.

Par un matin ensoleillé et venteux, je retournai sur l'île Bickers, long ruban de terre aménagé artificiellement par des remblais de sable entre les quais. Avant le déplacement des activités portuaires, de nombreux dockers vivaient sur l'île Bickers et sur trois autres îles également artificielles — Kattenburg, Wittenburg et Oostenburg —, auxquelles on n'accédait que par des ponts à bascule. Leurs logements, à l'ombre des grands entrepôts de brique, étaient misérables, même si l'eau et le ciel tout autour pouvaient en faire oublier l'exiguïté. Les dockers étaient communistes pour la plupart, et se montraient férocelement indépendants et chauvins à l'égard de leurs propres quartiers. Pendant l'occupation allemande de 1940-1945, ces Amstellodamois firent preuve d'un grand courage dans la résistance néerlandaise. Aussi, lorsqu'on décida, après la guerre, d'ériger un monument commémorant la grève générale déclenchée par les communistes en guise de protestation contre une rafle de Juifs en 1941, le choix se porta, à juste titre, sur la silhouette symbolique d'un docker.

A présent, lors de cette première visite effectuée depuis mon enfance, je constatai qu'on avait démolì et remplacé par des usines et des entrepôts une grande partie des taudis, fermé l'arsenal de la Marine, et transformé



La tête renversée, cette jeune touriste à Amsterdam s'apprête à manger un hareng salé qu'elle a acheté dans une échoppe en plein air. Depuis qu'un Néerlandais découvrit en 1384 que les harengs pouvaient se conserver en barils dans le sel, ce poisson constitue l'élément essentiel de l'alimentation locale, et l'une des principales denrées d'exportation.

l'énorme entrepôt de l'Amirauté en musée de la Marine — l'un des plus beaux du monde, comme je ne devais pas tarder à l'apprendre, mais néanmoins consacré aux gloires disparues. L'entrepôt que j'avais visité avec le dégustateur de beurre existait toujours, mais on en avait condamné les portes. La plupart des habitants de l'île étaient partis, emportant avec eux l'âme du quartier.

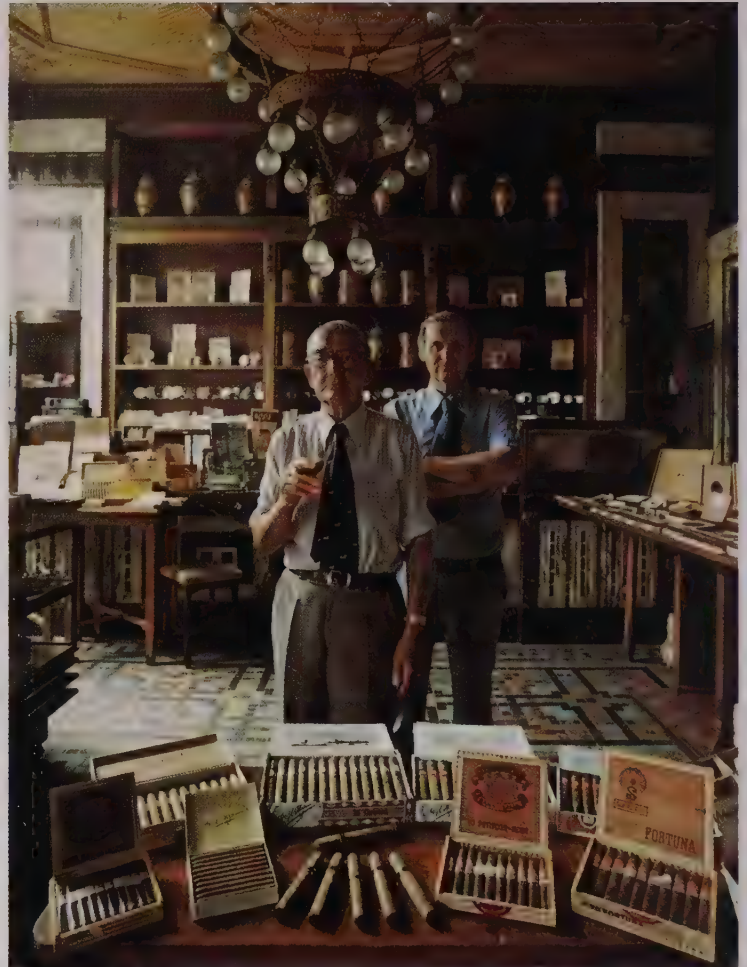
Pourtant, il subsistait encore quelque chose de l'atmosphère de jadis. Certaines rues étroites et leurs habitations n'avaient pas été démolies, mais restaurées, et je passai devant une maison qui avait gardé son traditionnel petit miroir-espion: fixé au montant de la fenêtre, il permet à l'occupant de la maison d'identifier les visiteurs sans ouvrir la porte d'entrée, et également de jeter un coup d'œil sur les activités des voisins. En regardant ce miroir de l'extérieur, mes yeux rencontrèrent ceux d'une vieille femme, qui, blottie dans un fauteuil de son salon, observait la vie de la rue. Ailleurs, des hommes travaillaient dans des ateliers aux toits de tôle ondulée, ou dans des cales où ils réparaient de petits bateaux.

De l'île Bickers, je pris un autobus, un peu après la gare centrale, avec l'intention de visiter l'île de Kattenburg, située dans la partie est du port. Mais je manquai mon arrêt et me retrouvai sur le quai de Surinam, poste éloigné du port. Les seuls autres passagers de l'autobus étaient deux femmes indonésiennes. Nous descendîmes ensemble devant une grande grille en fonte, portant les lettres K.N.S.M., initiales d'une compagnie de navigation dont l'activité commerciale débuta dans les années 1850 par la desserte de Saint-Pétersbourg et de Copenhague, et s'étendit plus tard à l'Amérique du Sud et aux Caraïbes. Les bureaux de la compagnie semblaient fermés, mais on devait encore y travailler, car les deux femmes sonnèrent et un homme, en uniforme bleu passé, sortit d'un bâtiment de gardien et se traîna jusqu'à la grille. Dans ce décor de quais, ces Indonésiennes formaient un tableau historique: près de ces mêmes grilles, au ^{xix}^e siècle, des femmes originaires des Indes orientales néerlandaises venaient dire au revoir à leurs maris indigènes, qui constituaient l'équipage des navires à vapeur desservant l'océan Pacifique.

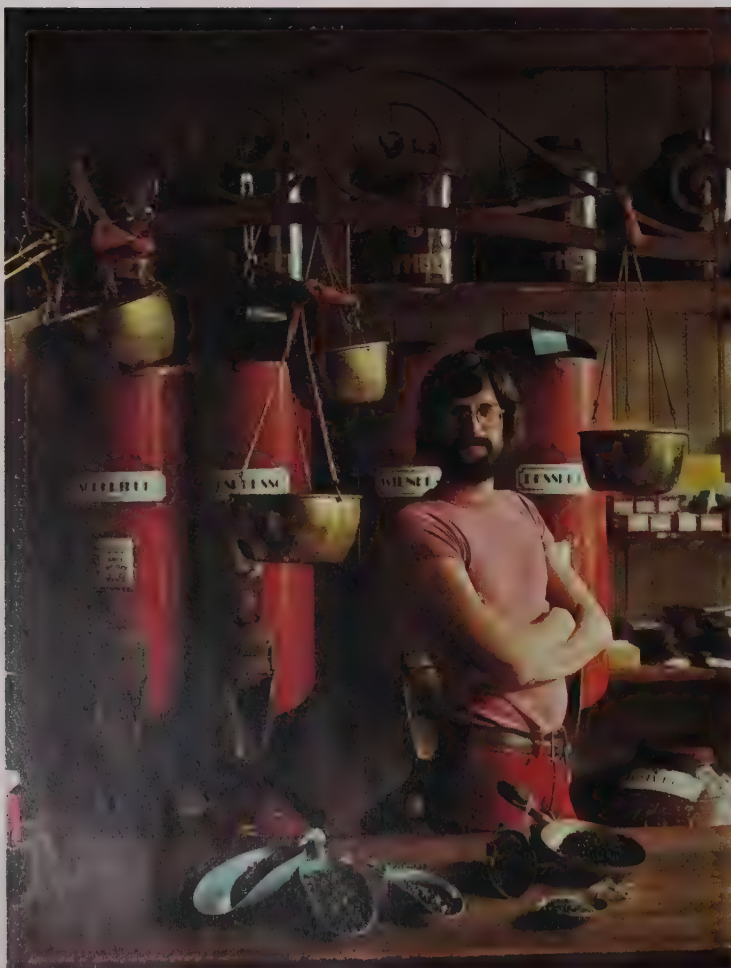
Je traversai la rue et attendis l'autobus devant me ramener au centre de la ville; mon manteau claquait au vent qui soufflait sans contrainte à travers l'IJ. Des drapeaux et des oriflammes flottaient partout, même sur la gare de chemin de fer, plus loin le long du port. Ils me rappelaient les tableaux de marines hollandaises du ^{xvii}^e siècle, où l'image de myriades d'oriflammes agitées par la brise rendait celle-ci presque réelle. C'est ici même, songeai-je, que la confluence de l'eau et du vent ont permis la transformation d'Amsterdam, faisant d'un obscur petit village de pêcheurs une ville marchande d'une puissance et d'une richesse considérables. Pourtant, ces conditions géographiques propices au commerce ne suffirent pas à lui assurer un succès permanent: l'apogée maritime d'Amsterdam dura à peine un siècle et demi, du milieu du ^{xv}^e à la fin du ^{xvii}^e siècle. A propos de cette ascension météorique de la ville et de son déclin brutal, le voyageur allemand Friedrich Carl von Strombeck écrivit: «Amsterdam a la forme d'un immense théâtre antique dont la scène est la mer. Au pro-



Marchand d'herbes et d'épices



Bureau de tabac



Marchand de café



Restaurant indonésien

Ces quatre boutiques d'Amsterdam, tenues avec fierté par leurs propriétaires, rappellent les beaux jours du commerce de la ville. A cette époque, les navires néerlandais relâchaient dans les ports coloniaux de Java à l'Afrique du Sud.

gramme est inscrite la tragi-comédie de la seconde chute de Rome...»

Le premier document qui mentionne Amsterdam est un acte de 1275, émanant du seigneur local et accordant «aux gens qui habitaient près de la digue de l'Amstel» l'exemption des droits pour le transport de leurs marchandises. Un dessin du ^{xviii} siècle, représentant le premier hameau, montre deux rangées de maisons — une de chaque côté de l'Amstel. Ces habitations étaient construites sur des jetées qui maintenaient la rivière dans son lit et assuraient également une certaine protection contre les tempêtes du Zuyderzee. Une digue, construite vers 1240 à l'emplacement de ce qui est maintenant le Dam, reliait les deux rives près de l'estuaire. Plus tard, derrière la digue, on divisa l'Amstel en deux chenaux aboutissant au Zuyderzee; ces chenaux et la rivière au-delà offraient un mouillage sûr aux pêcheurs, qui allaient à la voile jusqu'aux côtes anglaises pour prendre des harengs en grande quantité. («Amsterdam a été construit sur des arêtes de hareng», dit l'adage, et ça n'est pas une simple maxime.)

Au début du ^{xv} siècle, Amsterdam, ville fortifiée de douze mille âmes, n'était encore qu'un centre urbain parmi beaucoup d'autres: en effet, vers la fin du siècle, près de la moitié de la population des Pays-Bas habitait la ville et travaillait dans sa grande majorité à la transformation des matières premières d'origine étrangère en produits finis destinés à l'exportation.

Parmi toutes les villes, Amsterdam occupait alors la meilleure place pour s'emparer, dans ce domaine, de la part du lion — comme l'expliquait au siècle suivant un Néerlandais: «Si l'on doute qu'Amsterdam jouisse d'une situation privilégiée par rapport aux autres cités néerlandaises en ce qui concerne la navigation et le transport des marchandises, il suffit de considérer le peu de temps nécessaire (lorsque le vent est favorable) pour relier à la voile Amsterdam et toutes les villes de Frise, d'Overijssel, de Gelderland, du Nord du pays — et vice versa —, à condition qu'il n'y ait pas de modification de route ou de marées.» Profitant de cette situation favorable, Amsterdam établit un commerce florissant avec les pays Baltes. Les navires de la ville, financés chacun par une coopérative appelée *rederij*, allaient dans les ports de la Baltique pour s'y procurer à bon compte des céréales cultivées par des serfs pour les seigneurs de Prusse et de Pologne. Ils embarquaient aussi des fourrures et du bois (la province de Hollande ne possédant pas de forêts à elle, il fallait importer chaque morceau de bois depuis les douves des barils de harengs jusqu'aux pilotis soutenant les maisons des Amstellodamois). On acheminait les denrées excédentaires vers la France et le Portugal, et on chargeait, à leur retour, les navires d'épices, de vin et de sel à destination des marchés septentrionaux.

La flotte marchande d'Amsterdam concurrençait directement les vaisseaux de la Hanse, association de villes commerciales allemandes. Toutefois, les affréteurs néerlandais ne tardèrent pas à prendre l'avantage sur leurs rivaux. D'une part les navires allemands ne pouvaient faire le long parcours aller-retour de la Baltique à la péninsule Ibérique en une seule saison de voile; la flotte d'Amsterdam, en revanche, n'avait pas ce handicap, car la ville était située à mi-chemin entre les marchés du Nord et ceux du Sud. D'autre part, les membres de la *rederij*, en installant des agents dans les

Dans un abri tranquille à l'écart du vieux port d'Amsterdam, des enfants cherchent des vers dans la vase. De l'autre côté de l'eau, une goélette-école est ancrée à l'endroit même où s'amarrait jadis la flotte des grands voiliers.





principaux marchés et en exploitant leurs navires de façon efficace, pouvaient proposer des tarifs de fret plus bas que les Allemands. Au fur et à mesure qu'augmentait la part d'Amsterdam dans le commerce européen, la ville se développait — mais pas toujours comme il aurait fallu. En 1562, le conseil municipal se plaignait des «taudis»: six cents maisons, habitées par «des gens peu recommandables et de la racaille», construites hors des murs de la ville. Par mesure d'hygiène, le conseil adopta un édit interdisant aux habitants de jeter leurs eaux sales par les fenêtres.

Fait curieux, cet essor d'Amsterdam est intervenu au cours de la guerre de Quatre-Vingts ans avec l'Espagne. En 1555, un an avant qu'il abdique pour se retirer dans un monastère, l'empereur du Saint-Empire romain germanique, Charles Quint, céda à son fils Philippe II d'Espagne toutes ses possessions des Pays-Bas — dix-sept provinces qui, en gros, couvrent la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg actuels. Philippe — contrairement à son père, qui était né dans la ville belge de Gand et qui parlait néerlandais — ne se souciait que d'accroître le prestige de l'Espagne et de la Sainte Église catholique. En 1559, il installa sa demi-sœur Marguerite comme régente dans les provinces néerlandaises; ensuite, après avoir promulgué un édit autorisant les inquisiteurs qu'il nommait à brûler, étrangler ou enterrer vivants les hérétiques non repentis, il regagna l'Espagne.

Les mesures de répression de Philippe déclenchèrent une vague d'anticatholicisme aux Pays-Bas, où le calvinisme, forme austère du protestantisme, avait attiré de nombreux adeptes depuis la publication, en 1536, des doctrines hérétiques de Jean Calvin. La révolte commença à Anvers, mais se propagea comme une traînée de poudre à travers le pays. En 1566, année où fut prêché à Amsterdam le premier sermon protestant, la populace mit en pièces les statues de saints et autres figures «papistes» de l'Oude Kerk, la cathédrale d'Amsterdam. Les nobles néerlandais se rangèrent d'abord du côté du gouvernement en place; mais, lorsqu'il devint évident que Philippe voyait seulement dans sa possession un état vassal, soumis à de lourds impôts et tyrannisé par les inquisiteurs, ils prirent également les armes. L'un d'entre eux, Guillaume d'Orange — le *stathouder* (lieutenant) de Philippe aux Pays-Bas — essaya de s'interposer entre le gouvernement catholique et les renégats. Ayant échoué, il se rallia lui aussi aux rebelles et devint, par la suite, leur porte-parole et leur général.

Furieux, Philippe envoya dix mille soldats sous le commandement du duc d'Albe pour réprimer le soulèvement. Albe exécuta si brutalement les ordres de son maître qu'on appela la pacification la «furie espagnole». Son principal instrument fut un tribunal surnommé le «Conseil du sang», qui pouvait juger et condamner à sa guise. Guillaume d'Orange fut une des premières victimes de cette institution redoutable. Déclaré hors la loi, il dut s'enfuir en Allemagne.

Malgré une flambée d'émeutes en 1566, Amsterdam continuait à tenir sa gageure: le commerce avec les pays Baltés avait enrichi la ville, qui risquait de perdre gros si elle se rangeait du mauvais côté. Une bonne partie des citoyens accueillit Albe comme un allié lorsqu'il entra dans Amsterdam en 1573. Pendant un certain temps, il eut son quartier général en ville, habitant

ce qui est maintenant le 113 Warmoesstraat, derrière le Dam. De nombreux protestants prirent la fuite ou se cachèrent; d'autres, moins heureux, furent arrêtés et mis à mort. Les archives de la Cour de justice mentionnent la condamnation à mort d'une jeune fille par noyade dans un tonneau — on reprochait à cette proche voisine d'Albe d'avoir jeté un soulier contre une statue de l'Oude Kerk.

D'Amsterdam, Albe partit attaquer les quelques poches de résistance qui subsistaient. La victoire finale, imminente, fut annoncée à plusieurs reprises à Madrid, mais ne vint jamais. En octobre 1572, Guillaume d'Orange, rentré d'exil, se faisait proclamer chef des rebelles. L'année suivante, le 8 octobre, les forces de Guillaume battaient une armée espagnole commandée par le fils d'Albe, et trois jours plus tard la flotte espagnole était décimée sur le Zuyderzee. Albe, rappelé en disgrâce en Espagne (il partit sans payer les dettes qu'il avait accumulées à Amsterdam), fut remplacé par un gouverneur militaire plutôt conciliant.

Malgré ce renversement de la situation, les réformateurs religieux d'Amsterdam ne sortirent de l'ombre qu'en 1578, un an après le départ des Espagnols de la ville. Ils déclarèrent la foi protestante religion officielle, initiative que l'on appela par euphémisme «remaniement»; cependant, au lieu d'exécuter les catholiques et les collaborateurs pro-Espagnols, ils se contentèrent de les conduire en charrette jusqu'à une digue en mer, à l'est de la ville, où ils les laissèrent se débrouiller. Ce fut peut-être l'action la plus louable dont put s'enorgueillir la ville en cette période plutôt mesquine. Je n'en ai lu le récit complet qu'à la fin de mes études secondaires: au cours d'histoire, à l'école primaire, jamais on ne me parla de cette initiative assez inédite dont fit preuve la ville d'Amsterdam dans la lutte qu'elle avait engagée contre la tyrannie.

Ayant tardivement adhéré à la cause protestante, les Amstellodamois rallièrent en 1579 d'autres rebelles du Nord des Pays-Bas, pour affirmer leur indépendance vis-à-vis de l'Espagne; deux ans après, les alliés fondaient les

La flute, vaisseau à trois mâts des années 1590, a contribué à la prospérité commerciale d'Amsterdam. Un équipage réduit assurait la manœuvre de ce bateau lisse et rapide, qui pouvait transporter des cargaisons plus volumineuses que ses concurrents étrangers.



Un îlot de charité

Amsterdam peut se vanter d'un brillant record sur le plan de l'aide aux personnes âgées. En effet, dès le XVII^e siècle, de riches citoyens fondèrent des établissements appelés *hofjes*, chacun constitué d'une série de petites maisons de retraite autour d'une cour intérieure. Des associations familiales, des œuvres de bienfaisance, ou la municipalité elle-même subvenaient aux besoins des vingt ou trente de leurs occupants. Sur les soixante-quinze *hofjes* existant encore, le plus connu est le *Begijnhof* ou Béguinage (à droite). Ce couvent, construit en 1346, fut transformé en maison de retraite lorsque le catholicisme ne fut plus la religion officielle aux Pays-Bas.



Deux résidentes du Begijnhof passent devant la roseraie d'un voisin.





De hautes constructions et une circulation intense cernent le Begijnhof. Au centre, s'élève l'ancienne chapelle catholique, fondée par l'ordre des Béguines.

Sept Provinces-Unies. Alors, plus que jamais, la fortune sourit à la ville, bien que l'Espagne ait poursuivi jusqu'en 1648 ses efforts pour reprendre en main la situation.

Au début de la rébellion, Amsterdam comptait environ trente mille habitants; un demi-siècle plus tard, elle en avait plus de cent mille. Cet accroissement de la population s'accompagna d'un développement de la flotte marchande locale. Un Anglais écrivait, après avoir effectué un voyage à Amsterdam en 1586: «La ville possède un millier de navires dont quelques-uns d'une centaine de tonnes, sans compter de nombreux autres bateaux et vaisseaux de moindre importance.» Bientôt, les navires battant pavillon amstellodamois — trois croix de Saint-André blanches sur fond noir et rouge — mouillaient dans tous les ports d'Europe.

Les historiens ont donné un certain nombre d'explications à cet essor. Le commerce très lucratif de la Baltique avait permis d'accumuler des capitaux d'investissement; alimentées par cet argent, les entreprises traditionnelles d'Amsterdam — constructions navales, draperies, teintureries et savonneries —, de corporations artisanales, se transformèrent en manufactures. Le calvinisme lui-même s'accommodait parfaitement de ce premier esprit capitaliste: pour la nouvelle orthodoxie, être riche était un signe de la grâce de Dieu, à condition de travailler dur et de ne pas gaspiller ses richesses pour s'offrir un luxe coupable.

A mon avis, un facteur intangible, plus humain, intervint également: le soulagement de ces hommes délivrés du joug d'un suzerain fanatique s'exprima par un nouvel esprit de tolérance. A une époque où le sectarisme religieux sévissait dans le monde entier, Amsterdam offrit le droit de cité aux juifs, aux catholiques, aux étrangers. Ils devaient, il est vrai, payer ce privilège d'une redevance de huit florins — l'équivalent d'un an de salaire pour un marin néerlandais — ou bien être en mesure de proposer des compétences particulières. Mais les exemptions, semble-t-il, ne manquèrent pas. Des marchands, qui s'étaient familiarisés en Europe méridionale avec de nouvelles techniques comptables et bancaires, affluèrent à Amsterdam. Plus de mille charpentiers de navires y furent accueillis gratuitement entre 1580 et 1604. Des marchands et tailleurs de diamants juifs montèrent des ateliers à Amsterdam, après avoir fui Anvers tombé aux mains des Espagnols en 1585. Un siècle plus tard, le célèbre philosophe amstellodamois, Baruch Spinoza, lui-même fils d'une famille juive émigrée, faisait l'éloge de cet esprit de tolérance qui régnait alors: «Dans cette ville à nulle autre pareille, écrivait-il, des hommes de tous pays et de toutes religions vivent ensemble dans la plus parfaite harmonie.» Amsterdam veillait également à protéger ses citoyens au cours de leurs déplacements à l'étranger. Tout Amstellodamois éprouvant quelque inquiétude à l'idée de se rendre dans des pays moins éclairés comme l'Allemagne, où l'on brûlait encore sur le bûcher de prétendues sorcières, pouvait se procurer au Poids public sur le Dam un certificat attestant «de sa bonne santé métaphysique»!

Ces dispositions nouvelles encouragèrent aussi les expériences commerciales. Les marchands d'Amsterdam commencèrent à s'interroger sur la nécessité de continuer à opérer leurs transactions par le truchement

Une maison en miniature

Cette maquette d'une maison du XVII^e siècle, haute de 1,20 mètres — exposée au Rijksmuseum — a été faite à l'intention d'une famille patricienne qui voulait immortaliser son mode de vie. Les fabricants se sont acquittés de leur tâche avec un souci du détail remarquable : ils ont garni la maison de personnages en porcelaine et l'ont décorée de minuscules carreaux et faïences de Delft.



Vue en coupe de toute la maison



Servante à l'ouvrage dans la buanderie



Chambre à coucher des maîtres



Monsieur et Madame dans le salon



La cuisine décorée de carreaux



L'heure du thé dans la salle à manger

incommode de pièces d'or et d'argent dont on calculait la valeur réelle d'après le poids, et que des négociants peu scrupuleux rognaien souvent à quelque 90 p. 100 de leur valeur nominale. Pourquoi ne pas utiliser à la place de la monnaie en papier et des attestations de dépôt? Il suffisait à cette fin d'un lieu de dépôt en qui tout le monde eût confiance, et Amsterdam décida d'y pourvoir. La ville ouvrit un bureau de change en 1609, presque un siècle avant Londres, et les gens commencèrent à payer leurs créances commerciales au moyen de simples transferts de crédits d'un compte à l'autre, se contentant d'échanger un bout de papier signé par le comptable municipal. Les marchands de l'Europe entière utilisèrent les services de la banque. Comme l'économiste Adam Smith l'écrivit dans son traité classique du XVIII^e siècle, *The Wealth of Nations* (la Richesse des nations), les hommes d'affaires savaient «qu'à tout florin qui circulait sous forme de billet de banque, correspondait un florin d'argent ou d'or».

Cependant, les habitants d'Amsterdam n'oublièrent jamais que c'était la mer, plus encore que des méthodes commerciales révolutionnaires, qui les conduirait à un âge d'or économique. Pieter Hooft, poète amstellodamois né en 1581, fit cette prophétie encourageante :

... les Hollandais distanceront et surpasseront de beaucoup

Tous les peuples qui, quels qu'ils soient, ont des ports ou des rades,
Et tels des Princes de la Mer, ils fendront l'azur.

Ils auront pour mérite et pour ambition de soumettre

L'Océan rugissant, de tordre le mors

Dans la bouche des vents féroces et acharnés,

Et de mépriser le grondement lugubre des lames insondables.

Toutefois, il fallait d'abord augmenter le nombre des navires, et les améliorer. A la fin du XVI^e siècle, les constructeurs d'Amsterdam avaient conçu un navire, appelé «flûte», superbe bâtiment de haute mer, bon marché et facile à construire. D'une longueur de quatre à six fois supérieure à sa largeur, avec des flancs arrondis qui se rétrécissaient vers le pont, la flûte était plus rapide que ses concurrents français et anglais. Elle permettait également de réduire les droits prélevés par les autorités portuaires européennes, qui étaient fixés d'après le gabarit des marchandises embarquées sur le pont. En plus, ce navire nécessitait pour sa manœuvre la moitié de l'équipage d'un bateau traditionnel. Non que les marins fussent difficiles à recruter à Amsterdam : les registres paroissiaux du début du XVII^e siècle indiquent qu'un marié sur cinq était matelot, en dépit des effroyables conditions de vie et de discipline à bord (des marins reconnus coupables d'homosexualité, par exemple, étaient attachés l'un à l'autre et jetés par-dessus bord).

Amsterdam disposait maintenant des navires, des hommes et de l'argent nécessaires pour développer son commerce outre-mer. L'embargo imposé sur les vaisseaux néerlandais par les Espagnols et les Portugais, qui étaient toujours en guerre avec les Pays-Bas, incitèrent les marchands de la ville à rechercher de nouveaux marchés en dehors de l'Europe. L'idée avait germé en 1594, lorsque neuf marchands néerlandais — avec l'aide d'un ministre d'Anvers et d'un cartographe nommé Plancius — créèrent une association, au

Sept siècles depuis le barrage sur l'Amstel

- 1275 Première référence à Amsterdam : Florent V, seigneur des Pays-Bas, exempté « tous ceux qui vivent près de la digue sur l'Amstel » des droits sur les voies d'eau de son territoire
- 1306 L'évêque d'Utrecht octroie une charte reconnaissant l'indépendance limitée de la ville sous la direction d'un administrateur et de magistrats. Consécration de l'Oude Kerk
- 1452 Un grand incendie détruit la majeure partie de la ville construite en bois, à l'époque
- 1489 Maximilien I d'Autriche, empereur du Saint-Empire romain, accorde le droit à Amsterdam d'ajouter une couronne impériale à ses armoiries
- 1521 La construction de maisons en bois est interdite
- 1568 Début de la guerre de Quatre-Vingts ans. La plus grande partie des Pays-Bas cherche à s'affranchir de la domination espagnole ; mais Amsterdam, dirigé par des catholiques, résiste à l'agitation calviniste et demeure pro-espagnole
- 1578 Amsterdam rejoint la lutte contre l'Espagne
- 1579 Les provinces rebelles s'unissent sous le nom d'« Union d'Utrecht », créant effectivement la République néerlandaise
- 1588 Les archives de la ville mentionnent, pour la première fois, un tailleur de diamants à Amsterdam : Pieter Goos, immigrant des Pays-Bas espagnols.
- 1595-1597 Cornelius de Houtman, capitaine de marine employé par la Compagnie des marchands d'Amsterdam, effectue avec succès un voyage aux Indes et inaugure les échanges avec l'Orient
- 1599 Willem Blaeu crée une fabrique de cartes et atlas
- 1600 Amsterdam devient le plus grand port du monde
- 1602 Création de la Compagnie hollandaise des Indes orientales, avec son siège à Amsterdam
- 1609 Création d'une banque de change pour faciliter le commerce international. Henry Hudson, un Anglais employé par la Compagnie néerlandaise des Indes orientales part à la voile d'Amsterdam ; il explore un fleuve et une baie d'Amérique du Nord, qui devaient plus tard porter son nom
- 1611 Ouverture de la bourse municipale, d'après les plans de Hendrick de Keyser
- 1612-1625 Début de la construction des canaux concentriques (le Herengracht, le Keizersgracht et le Prinsengracht) et achèvement de leur section ouest.
- 1617 Ouverture du premier théâtre, le Schouwburg
- 1622 La population atteint 105 000 habitants, dont un tiers est constitué d'immigrants venus du Sud des Pays-Bas
- 1631 Achèvement de la Westerkerk, la plus haute église des Pays-Bas
- 1632 Naissance de Baruch Spinoza, philosophe juif. Fondation de l'Athenaeum
- 1639 Rembrandt, au summum de sa fortune, achète une maison plus vaste au 4-6, Jodenbreestraat.
- 1648 Fin de la guerre de Quatre-Vingts ans ; l'Espagne reconnaît l'indépendance de la République néerlandaise des Provinces-Unies.
- 1648-1655 Achèvement de l'Hôtel de Ville, d'après les plans de Jacob van Campen
- 1658-1663 Achèvement des sections sud et est des trois canaux concentriques
- 1669 Mort de Rembrandt ; il est enterré dans la Westerkerk
- 1671-1675 Construction de la synagogue portugaise, suivant les plans de Elias Bouman
- 1672 Recul des armées d'invasion françaises de Louis XIV, lorsque les Amstellodamois ouvrent les digues pour inonder les abords de la ville
- 1697 Pierre le Grand, tsar de Russie, s'initie dans un chantier naval aux techniques néerlandaises

- 1700 Amsterdam, avec 210 000 habitants, devient la quatrième ville d'Europe, mais la pauvreté et le chômage augmentent
- 1727 Arrivée de constructeurs de navires britanniques pour diriger le chantier de l'Amirauté
- 1763 Écroulement de la Bourse à la suite de spéculations considérables sur les prêts étrangers
- 1772 Destruction du théâtre Schouwburg par un incendie
- 1787 Les «Patriotes» (parti politique pro-français démocratiquement composé de bourgeois) prennent le pouvoir à Amsterdam. Frédéric-Guillaume, roi de Prusse, envahit les Pays-Bas pour rendre le pouvoir au prince d'Orange; 40 000 Patriotes s'enfuient
- 1795 Occupation d'Amsterdam par les troupes révolutionnaires françaises; dissolution de la République des Provinces-Unies et proclamation de la République batave
- 1799 Dissolution de la Compagnie des Indes orientales
- 1806 Louis, frère de Napoléon Bonaparte, devient roi des Pays-Bas et fait d'Amsterdam sa capitale
- 1808 Louis Napoléon transforme l'Hôtel de Ville en palais royal
- 1810 Abdication de Louis; les Pays-Bas sont incorporés à la France
- 1811 Visite officielle de Napoléon à Amsterdam
- 1813 Les Pays-Bas se révoltent contre Napoléon et deviennent une monarchie indépendante; Guillaume VI d'Orange est proclamé «prince souverain» des Pays-Bas, sous le nom de Guillaume I^{er}
- 1814 Fondation de la Banque des Pays-Bas
- 1819 Fermeture de la banque des changes au moment de la crise économique néerlandaise, à la suite des guerres napoléoniennes
- 1830 Ouverture sur le Keizersgracht de la première usine à vapeur d'Amsterdam — une raffinerie de sucre
- 1835 Démolition du vieux bâtiment de la Bourse
- 1838 Ouverture du zoo Artis dans le quartier du Plantage
- 1839 Mise en service de la première ligne de chemin de fer à destination de Haarlem
- 1849 Une épidémie de choléra à Amsterdam fait 2 149 morts
- 1851 Création d'une compagnie privée des eaux
- 1870 Amsterdam abrite 275 000 habitants. La prospérité revient avec l'amélioration des communications et le développement de l'industrialisation de l'Europe septentrionale
- 1876 L'achèvement du canal de la mer du Nord permet l'accès du port aux gros navires de haute mer
- 1880 Fondation de l'Université libre (protestante)
- 1885 Ouverture du Rijksmuseum. Des peintres impressionnistes fondent l'«École d'Amsterdam»
- 1889 Construction de la gare centrale de chemins de fer
- 1900 La population dépasse le demi-million d'habitants
- 1917 Ouverture de l'aéroport de Schiphol
- 1928 Les Jeux olympiques se déroulent à Amsterdam
- 1934 Ouverture du marché central aux poissons, aux fleurs et aux légumes, près de Jan van Galenstraat
- 1940 Début de l'occupation allemande
- 1941 Grève des ouvriers contre la persécution des Juifs
- 1945 Libération de la ville par les forces alliées
- 1952 Ouverture du canal d'Amsterdam au Rhin, donnant accès aux grands centres industriels allemands et français
- 1964 Premières manifestations des Provos anarchistes
- 1968 Ouverture du tunnel de l'IJ, reliant le Nord d'Amsterdam au centre de la ville
- 1970 Début des travaux de construction de la première ligne de métro souterrain jusqu'à Bijlmermeer. Élection au conseil municipal de cinq Kabouters
- 1975 Sept centième anniversaire d'Amsterdam

nom romantique de *Compagnie van Verre* (la Compagnie des Pays lointains). Cette dernière convoitait les précieuses épices des Indes orientales que les Portugais considéraient comme leur propriété, depuis que Vasco de Gama avait découvert la route des Indes en 1497. Une flotte de reconnaissance, envoyée en Indonésie en 1595, rentra deux ans plus tard à Amsterdam avec une cargaison surprenante d'épices et de noix exotiques, qui paya les frais du voyage mais ne rapporta aucun bénéfice. Certes, l'expédition avait rencontré de sérieuses difficultés: des quatre navires et deux cent quarante-neuf hommes qui avaient quitté Amsterdam, il ne revint que trois navires et quatre-vingt-neuf hommes. Le quatrième bateau avait sombré corps et biens, et la sous-alimentation avait fait de nombreuses autres victimes. Le second voyage se passa mieux: quatre-vingt-cinq hommes *seulement* sur les cinq cent cinquante embarqués sur quatre vaisseaux moururent de maladie ou accidentellement. En juillet 1599, les quatre navires chargés d'épices rentraient à Amsterdam en remontant l'IJ, salués par le carillon des cloches et les applaudissements des officiels.

Un Français, témoin de la cérémonie, écrivait: «Les Portugais risquent de ne plus profiter longtemps des richesses de l'Orient.» Les faits lui donnèrent bientôt raison. On regroupa navires et équipages et, en 1602, la Compagnie néerlandaise des Indes orientales appelée V.O.C. — initiales hollandaises — vit le jour. Les Provinces-Unies des Pays-Bas accordèrent à la V.O.C. le monopole du commerce dans tous les pays situés à l'est du cap de Bonne-Espérance. Par la suite, une autre compagnie, dont le siège était aussi à Amsterdam, se réserva allègrement le reste du monde — la Compagnie des Indes occidentales. La V.O.C. disposait d'un capital de six millions et demi de florins, dont 60 p. 100 appartenaient à des sociétés amstellodamoises, et les 40 p. 100 restants à des sociétés implantées dans d'autres villes néerlandaises. C'était une somme vertigineuse, équivalant peut-être à la moitié de tout l'argent en circulation en France à l'époque, mais les marchands étaient tellement convaincus de tirer un bon revenu de leur investissement qu'en moins d'un mois ils augmentaient leur part de capital.

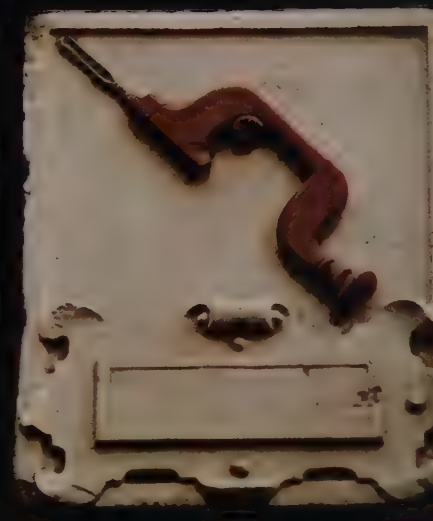
Si Amsterdam, en raison de sa richesse et de son prestige, était en fait l'État néerlandais, la V.O.C. était un État dans l'État, dotée d'une charte qui lui permettait de signer des traités avec d'autres pays, de mener des guerres défensives et de construire des villes fortifiées. La compagnie était dirigée par ce qu'on appelait les «dix-sept Messieurs», administrateurs élus par les villes néerlandaises ayant financé l'entreprise. Amsterdam était représenté par huit administrateurs; huit autres sièges revenaient aux autres villes participantes, qui éalisaient chacune à leur tour le dix-septième membre, pour empêcher Amsterdam d'avoir une influence trop prépondérante dans les affaires de la compagnie. Ces Messieurs firent de la V.O.C. la plus grande organisation commerciale du monde, avec des places fortes, des plantations et des entrepôts non seulement dans les Indes orientales, mais aussi à Ceylan, en Inde, au Japon, au cap de Bonne-Espérance et dans le golfe Persique. Leurs homologues des Indes occidentales établirent des comptoirs commerciaux aux Caraïbes, dans les provinces de Pernambouc et de Bahia au Brésil, et à la Nouvelle-Amsterdam — le futur New York. On céda la

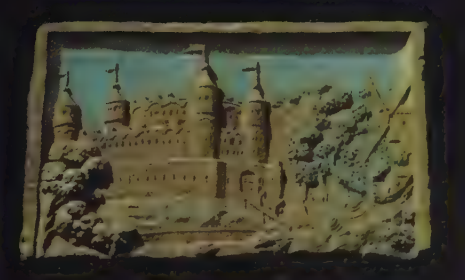
Pierres d'enseigne

Après qu'un incendie eut détruit une grande partie du centre d'Amsterdam en 1452, les habitants adoptèrent un système leur permettant de reconnaître facilement leurs maisons et magasins reconstruits. Il s'agit de la *gevelsteen*, ou pierre de façade, portant en relief une scène ou un emblème symbolisant le nom ou la profession de l'occupant. Plaques rectangulaires de couleurs vives, elles étaient placées en hauteur sur le pignon ou au-dessus d'une entrée.

Cette balise dans le vieux port (première colonne) désignait probablement un garde-côte, tandis que la gravure d'un château de Malaga, où les marchands allaient acheter le xérès (troisième colonne, seconde rangée à partir du bas) annonçait un négociant en vins. Parmi les autres enseignes de métiers, on trouvait deux forgerons (deuxième colonne, deuxième rangée à partir du bas) et un faucheur d'herbe (cinquième colonne, en haut). Certaines pierres sont difficiles à déchiffrer aujourd'hui: ce faucon chapeonné (cinquième colonne, en bas) était peut-être la marque d'un marchand de faucons dressés pour la chasse; ou peut-être évoquait-il simplement le nom du propriétaire de la maison, comme cette panthère assez fantaisiste (quatrième colonne, deuxième rangée à partir du haut).

L'usage de ces pierres de façade disparut au XVIII^e siècle, lorsque les Français introduisirent la logique dans les adresses en numérotant les maisons.





Nouvelle-Amsterdam, partie intégrante du territoire néerlandais des Nouveaux Pays-Bas, à la Grande-Bretagne en 1664; on en fit ensuite la reconquête en 1673 par le truchement de vingt-trois navires en provenance d'Amsterdam, puis on la rendit aux Britanniques six mois plus tard, en échange des plantations peuplées d'esclaves du Surinam, sur la côte sud-américaine.

De tous les coins du monde, une multitude de flûtes chargées de leurs cargaisons convergeait sur Amsterdam, qui devint rapidement le marché central du monde occidental. Jusqu'à la fondation de la V.O.C., chaque port d'Europe ne recevait qu'un nombre limité de denrées, et les prix étaient déterminés par les rencontres plus ou moins arbitraires des marchandises et de l'argent. Un tonnelet de poivre pouvait coûter deux fois plus cher à Lisbonne qu'à Gênes; les ports de la Baltique venaient à manquer de sel quand La Rochelle en avait un excédent que personne ne voulait acheter. Mais, avec l'afflux constant à Amsterdam de marchandises de toutes sortes, les prix se normalisèrent, incitant les marchands de l'Europe entière à s'y rendre pour acheter aussi bien que pour vendre. Les Amstellodamois se révélèrent des commerçants particulièrement habiles. Citons, à titre d'exemple, ces marchands rusés qui firent fortune en passant à l'avance un marché sur toute la production de macis — une épice de Java — des cinq années à venir, puis en l'entreposant pour ne la vendre qu'au moment de la hausse des prix. Les méthodes d'achat concertées et machiavéliques des Amstellodamois devinrent célèbres dans le monde entier.

De façon légale ou illégale, la V.O.C. amassa des bénéfices considérables. La compagnie émit des actions, procéda alors pratiquement inconnu, et versa pendant ses deux siècles d'existence des dividendes annuels moyens de 18%. Les années les plus fastes, ces dividendes atteignirent 50% ou plus de la valeur nominale des actions.

J'interrompis mon trajet de retour vers le centre de la ville, le temps de voir l'ancien siège de la V.O.C., qui se trouve au coin de Oude Hoogstraat et du Kloveniersburgwal. Construit dans les années 1550 pour servir d'arsenal, le bâtiment est maintenant utilisé par l'université d'Amsterdam et des services administratifs. Peu de choses évoquent son activité passée; il y a trois siècles, les péniches transportant les cargaisons des navires accostaient sur le canal juste en face avant de décharger. Derrière sa façade élégante, aux pignons en forme de cloche, on égorgeait les bœufs dont la viande servait d'approvisionnement à bord des navires. Au rez-de-chaussée étaient entreposés du lard, des pois, de l'orge, du genièvre et d'autres victuailles à l'intention des équipages, tandis que dans les étages se trouvait ce qu'un vieil inventaire de la V.O.C. appelle «de bons produits indiens: noix de muscade, clous de girofle, macis, cannelle et poivre, ainsi que toiles, soieries, parfums, gommes, teintures, porcelaines et autres marchandises...». Les hommes qui dirigeaient la compagnie n'étaient pas troublés par le beuglement des bœufs et les odeurs variées. Au contraire, ils tenaient leurs réunions au second étage, juste au-dessus de l'entrée principale, tandis que tout un étalage de tableaux ramenés d'Extrême-Orient conférait une splendeur artistique à la salle de conseil.

Des bâtiments voisins abritaient les mercenaires que la V.O.C. expédiait

Ce gardien, en service dans l'une des galeries conduisant au musée d'Histoire de la ville, disparaît à côté de deux toiles représentant les premières compagnies de gardes civiques. Jacob Lyon réalisa le tableau du haut en 1628, et Thomas de Keyser, celui du bas en 1633, à l'époque de la prospérité d'Amsterdam.



pour protéger ses comptoirs. Une fois qu'ils avaient signé, les hommes y étaient en général enfermés à double tour pour éviter les désertions; et, lorsqu'ils en sortaient pour embarquer à bord des navires, il leur arrivait de croiser certains de leurs collègues pendus au bout d'une corde pour être revenus sur leur engagement. Quant aux indigènes qui vivaient dans les régions contrôlées par la V.O.C., ils devenaient pratiquement des esclaves. Les fondateurs de la compagnie avaient proclamé leur intention de s'adonner à un «commerce pacifique et amical», et avaient choisi pour devise: «Labourer la mer» — belles paroles pour un pays pauvre en terres cultivables. Mais la cupidité des marchands les fit entrer en conflit avec les navires concurrents européens et les populations indigènes récalcitrantes. «Il n'y a rien au monde qui vous donne plus de droit que la puissance et la force ajoutées au droit», écrivait l'un des dix-sept Messieurs en 1617. Dans les années 1620, sa philosophie de la manière forte fut mise en pratique dans les îles Banda, entre Bornéo et la Nouvelle-Guinée; tous les habitants furent massacrés ou vendus comme esclaves. Un chroniqueur chinois, décrivant les hommes de la V.O.C. qu'il avait rencontrés, disait: «Ils sont avides et rusés, fort bien informés en ce qui concerne les marchandises de prix, et très habiles dans la poursuite du gain.»

Heureusement peut-être pour la tranquillité d'esprit des Amstellodamois d'aujourd'hui, cette spectaculaire aventure coloniale ne fut jamais ce qui compta le plus pour la ville. En 1666, les trois quarts environ des capitaux amstellodamois étaient toujours engagés dans le «commerce-mère», comme on appelait les transactions avec les pays de la Baltique, qui portait essentiellement sur les céréales, «source et base du commerce et de la navigation les plus importantes de ce pays». En même temps, les marchands de bois d'Amsterdam achetaient des forêts entières dans les pays Baltes pour répondre à la demande insatiable en navires, tant pour la flotte de la ville que pour celles des autres pays. «Nos constructeurs de navires sont invités en Grande-Bretagne, en Allemagne, au Danemark et en Suède — et même dans des pays ennemis», se lamentait un des responsables de la V.O.C. Il estimait que les chantiers néerlandais auraient dû construire davantage de vaisseaux pour le commerce avec les Indes.

L'essor spectaculaire d'Amsterdam s'arrêta à la fin du ^{xvii}e siècle. Les politiciens et les banquiers britanniques et français firent cesser le monopole commercial de la ville en adoptant des lois qui obligeaient leurs propres marchands à utiliser les navires de leur pays. Alors qu'en 1650 les Pays-Bas avait quelque seize mille navires en haute mer, soit trois fois plus que leur rival britannique, en 1744 le gouverneur-général de la V.O.C. se plaignait: «Je n'ose pas dire ce qui se passe chez nous, car c'est honteux... Nous manquons de tout, de bons navires, d'hommes, d'officiers; c'est ainsi qu'un des principaux piliers de la puissance néerlandaise est en équilibre instable.»

En haute mer, la puissance navale britannique se développait: «Les Britanniques sont sur le point d'attaquer une montagne d'or», écrivait avec un pressentiment justifié un Néerlandais, avant la première guerre anglo-hollandaise (1652-54). Le commerce dans la Baltique marchait mal — bien qu'une partie des navires, battant pavillon amstellodamois, appartenissent



Cette gravure — parue en frontispice d'une histoire d'Amsterdam publiée en 1663 — est une allégorie de la prospérité commerciale de la ville. Amsterdam est personnifié par une reine (à gauche) recevant les offrandes de personnages qui symbolisent les quatre continents desservis par sa flotte marchande.

en réalité, à la fin du XVIII^e siècle, à des marchands étrangers qui misaient sur l'ancienne réputation de la ville. Leurs capitaines se vantaient de pouvoir, pour quelques florins, acheter un bourgeois d'Amsterdam afin d'obtenir les papiers de navires néerlandais. La V.O.C. continua sur sa lancée jusqu'à sa dissolution officielle en 1799, un an après que les troupes de Napoléon eurent envahi les Pays-Bas avec l'appui de la majorité des Néerlandais.

Les marchands d'Amsterdam ne souffrirent pas trop de la disparition de la grande entreprise commerciale. Ils avaient commencé à se convertir du commerce à la haute finance, avant même la fin de la V.O.C., conscients que, sur le marché financier, l'homme peut faire autant qu'une flotte marchande. Mais marins et charpentiers de navires allaient connaître des temps difficiles. Ils touchèrent le fond de la misère au cours de l'hiver 1813-1814, pendant le blocus continental décidé par Napoléon dans l'espoir de contraindre, par la famine, la Grande-Bretagne à la soumission. Cet hiver-là, un seul navire pénétra dans le port d'Amsterdam; les vaisseaux pourrissaient sur leurs amarres et l'herbe poussait sur les docks et les quais.

Les Pays-Bas recouvrèrent leur indépendance en 1813, mais alors qu'ils redressaient leur commerce, l'âge de la voile touchait à sa fin; les nouveaux navires à vapeur ne pouvaient pas franchir les eaux peu profondes du Zuyderzee, et ce n'est que lorsque le canal de la mer du Nord fut construit en 1876 qu'Amsterdam sortit du marasme. Cette nouvelle voie d'eau, qui a maintenant près de deux cent soixante-quinze mètres de large et seize kilomètres de long, fut la bouée de sauvetage: permettant aux navires hauturiers d'atteindre Amsterdam depuis la haute mer, elle donnait à la ville une chance tardive de rattraper la révolution industrielle. Le redressement fut lent, mais vers 1975 le port d'Amsterdam était le quatorzième d'Europe et employait un huitième de la population ouvrière.

Avant de quitter le port, j'allai revoir un bâtiment qui, à mes yeux, symbolise l'affection particulière que portent les Amstellodamois aux marins. C'est une tour ronde, trapue, située à l'angle du bassin du port et du quai Prins Hendriks. On croit communément que son nom, Schreierstoren, signifie «la tour des Pleureuses». En réalité, *schreiers* vient d'un mot signifiant «angle»; mais tous les enfants d'Amsterdam savent que là, sur l'esplanade derrière les murs crénelés, les femmes et les fiancées des marins venaient en larmes adresser un dernier adieu à ceux qui partaient, jusqu'à ce que les navires eussent disparu dans la brume à l'horizon.

On peut voir cette tour sur les immenses tableaux du port d'Amsterdam que Willem van de Velde et son fils ont peints au XVII^e siècle. Ce monument est dédié à tous les Amstellodamois qui doublèrent le cap de Bonne-Espérance dans les bourrasques de l'hiver, qui traversèrent les tempêtes de l'Atlantique en pompant l'eau pendant des jours et des jours, ou qui sombrèrent en explorant des rivages sauvages à l'autre bout du monde. Ces hommes risquaient leur vie pour rapporter des épices et des soies, tandis que tous les soirs, à Amsterdam, à l'heure où le soleil couchant éclaire les abords est du port, leurs familles se retrouvaient à la tour, dans l'espoir d'apercevoir un navire qui risquait de ne jamais revenir.



3

La maîtrise des eaux

Sur le plan artistique, il n'est guère de lieu au monde qui ait été plus souvent ou plus abondamment célébré que le centre d'Amsterdam. Les Amstellodamois du ^{xvii}^e siècle étaient si fiers de leur métropole (et d'eux-mêmes assurément) qu'ils s'entouraient de tableaux représentant ses maisons, ses églises et ses ports. Même le menu peuple céda à cet engouement pour l'imagerie locale : « Il n'est pas rare que forgerons, savetiers et autres artisans aient un tableau à côté de leur forge ou dans leur échoppe », note en 1640 un voyageur anglais. Grâce à ces multitudes d'amateurs, Amsterdam abrita durant ses années de gloire plus de peintres que toute autre ville d'Europe — Florence y compris. Ces artistes furent, pour la plupart, particulièrement inspirés par les thèmes qu'offrait la nouvelle cité surgie de son cocon médiéval —, alignements de maisons cossues avec leurs reflets mouvants sur l'eau des canaux, découpe régulière des pignons adoucie par des rangées de tilleuls et d'ormes, clochers d'églises dressés vers le ciel, dominant de très haut la ville horizontale.

Même après le déclin d'Amsterdam, la mode des paysages urbains continua de plus belle pour atteindre son apogée en 1760, année où un marchand de tableaux, Pierre Fouquet, chargea des artistes de croquer toutes les vues possibles de la cité afin de les faire graver et tirer sur papier. Ce n'est pas avant la fin du ^{xix}^e siècle que les peintres commencent à se lasser de reproduire la réalité purement et simplement : George Breitner, dont les tableaux d'un Amsterdam sombre, balayé par le vent, sont exposés au musée Stedelijk, fut peut-être le dernier fidèle de cette tradition. Mais, vers la même époque, certains utilisateurs de procédés nouveaux commencent à prendre la métropole comme modèle. Parmi eux, citons le journaliste Willem Wenckebach, dont plus de deux cents croquis parurent dans un journal populaire, au début des années 1900, et un pionnier de la photographie, Jacob Olie. De 1860 au début de notre siècle, Olie parcourut toutes les rues du centre d'Amsterdam avec son lourd appareil photographique à plaques, son trépied et ses fioles de produits chimiques. Grâce à ce matériel primitif, il réalisa cinq mille clichés.

A mes yeux, et j'en suis étonné, de toutes les huiles du ^{xvii}^e, les gravures du ^{xviii}^e, les photos du ^{xix}^e et les croquis du ^{xx}^e siècle, ce sont les photographies qui correspondent le moins à l'idée que j'ai d'Amsterdam. Olie ne pouvait opérer qu'en pleine lumière, et ses photos montrent des ciels incolores et sans nuages, et des rues blanches aux ombres dures. Or, quand je me représente Amsterdam, je vois de lourds nuages, des pavés luisants d'eau, des lampadaires et des vitrines reflétées par la surface des canaux — visions classiques qu'on retrouve dans beaucoup de tableaux comme, très souvent, dans les dessins de Wenckebach. Évidemment, ce dernier se permettait quelques licences journalistiques : il n'hésitait pas à

Au cœur du vieil Amsterdam, les eaux ridées d'un canal renvoient l'image déformée d'une rangée de hautes maisons étroites. Dans un décor immuable depuis plus de trois cents ans, les antennes de télévision sur les toits sont les seuls signes concrets du ^{xx}^e siècle.

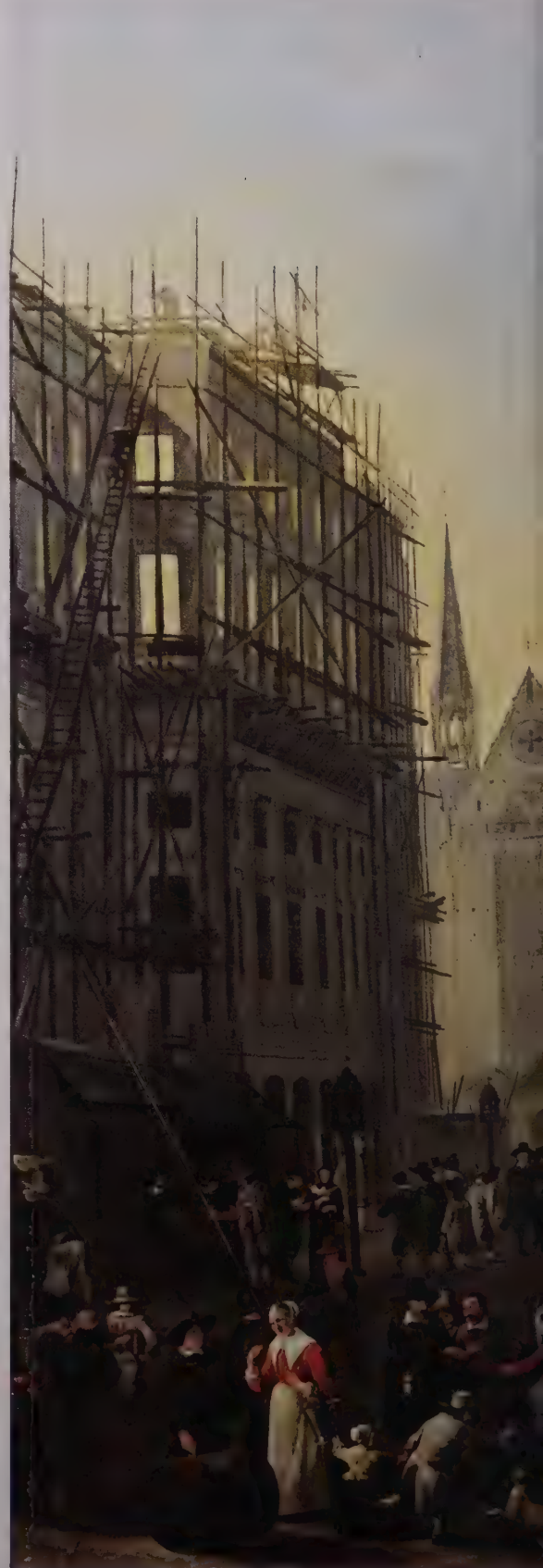
copier des cartes postales (je me demande si son éditeur était au courant), mais il en améliorait la composition et, surtout, savait y ajouter le climat si particulier d'Amsterdam.

Ce qui me frappe aussi quand j'examine ces différents types de reproductions, c'est qu'Amsterdam a fort peu changé depuis le ^{xvii}^e siècle. Bien sûr, on ne voit pas d'automobiles sur les tableaux de naguère; des rues et des quais représentés par leurs auteurs se dégagent une impression de paix disparue, avec des promeneurs en conversation, des petites filles coiffées de grands chapeaux et jouant au cerceau, et des carriages tirés par des chevaux et des chiens (les livreurs de lait utilisèrent la traction canine jusque vers 1930). Cependant, les automobiles n'ont eu qu'un effet mineur sur l'aspect du centre de la ville: il suffit de faire abstraction de la circulation et des voitures en stationnement pour constater que l'âme même d'Amsterdam et son atmosphère générale sont restées les mêmes.

Si la ville a pu conserver sa personnalité, c'est fortuitement à cause de la régression économique aux ^{xviii}^e et ^{xix}^e siècles. Alors que les autres cités néerlandaises démolissaient leurs vieilles constructions et se modernisaient à outrance, le marasme économique d'Amsterdam, qui devait durer un siècle, lui permit de traverser la révolution industrielle sans grand dommage. (Je sais que cette médaille a un revers: les chômeurs auraient certainement préféré la construction d'usines nouvelles au maintien en l'état d'églises et de ponts vénérables.) Lorsque Amsterdam eut rattrapé son retard technologique, le goût des vieilles pierres et des traditions ancestrales était déjà dans les esprits. De nos jours, l'opinion est très favorable au respect du passé. On trouve presque plus de comités et de groupements de sauvegarde qui veillent avec un zèle jaloux sur les bâtiments anciens que d'anges gardiens (les philosophes du Moyen Âge prétendaient qu'une centaine d'entre eux pouvaient tenir sur une pointe d'épingle).

En grande partie grâce aux efforts des groupements de sauvegarde, Amsterdam compte plus de sept mille bâtiments classés — c'est-à-dire plus que toute autre ville au monde. Une fois qu'on a inscrit tel édifice au répertoire du ministère des Affaires culturelles, des Loisirs et des Affaires sociales, plus personne ne peut en modifier l'aspect extérieur. Les caractéristiques requises n'impliquent pas nécessairement une valeur architecturale; en fait, beaucoup de ces constructions sont des entrepôts et des ponts; parfois, elles ne constituent même pas des structures mais des canaux, des avenues bordées d'arbres, voire des perspectives. Toutefois, leur variété même donne une signification précise à la protection officielle dont elles bénéficient. La particularité d'Amsterdam, c'est que ses sept mille édifices et sites — la plupart rassemblés dans un demi-cercle ne dépassant pas huit cents mètres de diamètre — sont les composants d'une œuvre d'art unique, énorme: chaque façade, chaque pont constitue un élément jalousement surveillé de la ville intérieure, prise comme un tout.

Avec son mélange harmonieux de pierre, de bois et d'eau, la vieille ville représente un ensemble architectural étonnamment séduisant. La chose est encore plus impressionnante si l'on songe qu'Amsterdam a été construit en moins d'un siècle et a survécu aux guerres, aux sièges, aux bombardements,





En 1656, Johannes Lingelbach peint le Dam bouillonnant d'activité lors de la construction de l'Hôtel de Ville (à gauche), qui deviendra le palais royal.

aux agressions des promoteurs immobiliers et — danger qui n'est pas le moindre — au fait qu'il repose sur des boues et des sables dans lesquels il suffit de faire un trou d'un mètre de profondeur pour trouver l'eau.

Fait surprenant, la beauté de ce joyau de l'urbanisme est due pour beaucoup aux marchands et aux bourgeois qui siégeaient au conseil municipal d'Amsterdam à la fin du xvr^e siècle. Ce sont eux qui réservèrent quelque cinq cents hectares de terrain aux abords de la ville médiévale surpeuplée, et esquissèrent les grandes lignes d'une nouvelle agglomération. Ils étaient motivés moins par des considérations d'ordre esthétique que par la nécessité où se trouvait Amsterdam de s'adapter à la nouvelle fonction de paradis du négoce. Ils voulaient disposer d'habitations pour les marchands, les artisans et les réfugiés qui affluaient dans une ville en pleine expansion, bâtir une unité urbaine qui refléterait la grandeur commerciale d'Amsterdam et, surtout, créer les conditions les plus propices au commerce maritime. Bien que le projet — en particulier la construction des canaux — fût mis en œuvre dès 1550, c'est seulement en 1609 que le plan définitif fut officiellement approuvé, le terrain acheté, et les travaux d'urbanisme entamés. Cinquante ans plus tard, l'œuvre de construction se trouvait en voie d'achèvement, et la population d'Amsterdam était passée de soixante mille à deux cent mille habitants.

Quatre Amstellodamois avaient élaboré ce plan: Frans Oetgens, ancien maire, Henrik Staets, maître charpentier de la ville, spécialement chargé des canaux, Lucas Sinck, géomètre, et Daniel Stalpaert, architecte et ingénieur topographe, chargé de veiller à la réalisation de l'ensemble du programme de construction. Aucune ville ne pouvait servir de modèle aux quatre hommes, pas même Venise, autre centre important du commerce maritime. Bien qu'on donne à Amsterdam, dans les guides touristiques et au cours des visites organisées, le nom de la «Venise du Nord», cette comparaison est injuste si l'on se réfère à l'exceptionnelle beauté de Venise, et elle fait également injure au remarquable sens pratique d'Oetgens, de Staets, de Sinck et de Stalpaert. Venise est, et a toujours été, une ville où il est difficile de se transporter d'un point à un autre: si vous allez à pied, vous aurez bientôt besoin d'un bateau, et si vous êtes sur l'eau, vous aurez bientôt à marcher. On a, en revanche, conçu Amsterdam de manière à permettre les déplacements en ville aussi bien à pied qu'en bateau.

Voilà pourquoi on a dessiné le réseau des canaux en forme de toile d'araignée: trois larges canaux semi-circulaires entrecoupent des canaux rayonnants plus étroits. Au total, on a creusé six cents canaux — deux fois plus qu'à Venise — sur une superficie de moins de huit cents hectares. Le principal titre de gloire d'Amsterdam est la disposition concentrique de ses trois canaux principaux: le Herengracht, ainsi nommé en l'honneur des seigneurs qui détenaient le pouvoir dans la cité; le Keizersgracht, en l'honneur de l'empereur du Saint-Empire romain germanique Maximilien I^{er}, qui octroya en 1489 une couronne symbolique à Amsterdam, «car il n'est point paré d'armoiries ainsi qu'il aurait dû l'être»; et le Prinsengracht, à la mémoire de Guillaume, prince d'Orange, qui dirigea la rébellion néerlandaise.

daise contre les Espagnols. On avait officiellement rebaptisé Koningsgracht (le canal du Roi) le Singel, ancien canal extérieur entourant la ville médiévale; mais les citoyens de la jeune république, estimant que c'était pousser trop loin le sentiment monarchique, continuèrent à le désigner par son nom d'origine.

On commença à percer en premier le Herengracht, dont on avait creusé une partie en 1585, comme fossé défensif contre les Espagnols. On entreprit le Keizersgracht en 1612 et le Prinsengracht en 1622. En 1625, l'exécution de la première tranche des travaux touchait à sa fin: les trois canaux partaient du port, à l'ouest de la gare centrale actuelle, et aboutissaient à l'Amstel, en décrivant un arc de cercle d'un peu moins de quatre-vingt-dix degrés. Pour faciliter la navigation des péniches, les canaux étaient constitués d'une série de sections droites avec des virages angulaires. En 1658, lorsqu'on construisit la partie de la ville entourée par les canaux, on prolongea les voies d'eau jusqu'à leur terme actuel, c'est-à-dire non loin du zoo, dans l'Est d'Amsterdam. On acheva le tout en 1663.

L'ensemble constituait un exploit technique étonnant. Les canaux furent entièrement creusés à coups de pioche et de pelle par des terrassiers (le mot *gracht* vient d'un verbe néerlandais signifiant «creuser»), qui devaient souvent travailler dans une eau boueuse jusqu'à la ceinture. Heureusement, il n'existait aucune pénurie de main-d'œuvre dans l'Amsterdam du ^{xvii} siècle; l'afflux de réfugiés en provenance des villes sous occupation espagnole en fournissait une, bon marché et inépuisable. Quand les canaux atteignaient environ deux mètres de profondeur, leurs berges étaient tapissées de briques.

Un des problèmes les plus complexes à résoudre fut de maintenir l'eau à un niveau constant dans le réseau des canaux, tout en laissant les marées les nettoyer afin d'assurer la salubrité de la ville. On résolut ce problème par un agencement compliqué d'écluses qu'on pouvait, selon le cas, fermer pour éviter l'inondation de la ville à marée haute, c'est-à-dire quand le niveau de l'eau montait dans le port, ou, au contraire, ouvrir pour permettre l'écoulement de l'eau stagnante dans le port à marée basse. Staets calcula avec tant d'exactitude le point d'équilibre entre marées et chutes de pluie que son système fonctionna à merveille jusqu'en 1876, année au cours de laquelle on construisit une digue munie d'écluses, qui ferma l'entrée du port afin d'éviter son ensablement par les boues en provenance du Zuyderzee. Cette digue stoppant le flux, l'eau des canaux devint stagnante, et il s'ensuivit une prolifération bactérienne qui colora l'eau bourbeuse en rouge vif, comme si une plaie biblique avait frappé Amsterdam. Le problème allait être résolu par la construction de vannes dans la digue, grâce auxquelles l'eau de mer du Zuyderzee pourrait à volonté se déverser dans le port et donc être utilisable pour le nettoyage des voies d'eau de la ville.

Ce dispositif fonctionna jusqu'en 1932, année où le Zuyderzee fut coupé de la pleine mer par une digue qui en obstruait l'entrée. (On assécha la plus grande partie des terres situées en deçà, et on les amenda, ultérieurement, pour les transformer en polders propres à l'agriculture.) Les marées n'atteignant plus ses canaux, Amsterdam dut assurer leur nettoyage

Vues depuis la flèche de la Westerkerk, où repose la dépouille de Rembrandt, les maisons longent le Prinsengracht, tel un décor aux lignes de fuite vertigineuses. Les marchands du XVII^e siècle sacrifiaient leurs aises pour être en bordure de canal, mais compensaient cet inconvénient en donnant à leurs maisons une hauteur et une profondeur inhabituelles.





par différents moyens mécaniques. Désormais, chaque nuit, ils sont lavés pendant sept heures par quinze mille mètres cubes d'eau propre pompée dans l'IJsselmeer, lac d'eau douce et vestige du Zuyderzee. L'eau transite à travers la ville en direction de l'ouest, puis circule dans le canal de la mer du Nord d'où elle est expulsée dans la mer du Nord. Cette vaste opération quotidienne a valu à Amsterdam le sobriquet de «plus beaux W.C. du monde».

Bien que les urbanistes aient consacré le meilleur de leurs efforts au réseau de canaux, ils n'en n'oublièrent pas pour autant les piétons ou la circulation terrestre. Derrière les brigades de terrassiers qui ouvraient les canaux, des équipes de charpentiers et de maçons construisirent, pour les enjamber, quelque deux cents ponts dont beaucoup, après plus de trois cents ans, sont toujours en service; si l'on y ajoute ceux qu'on a construits depuis, cela fait aujourd'hui plus d'un millier de ponts qui permettent aux piétons de se déplacer librement dans la ville. (Venise, en dépit du renom mérité des siens, n'en compte qu'environ sept cents.)

Dans l'Amsterdam du XVII^e siècle, une multitude de ponts avait donné naissance au métier de *kar-ga-door*: il consistait à haler les carriages des vendeurs ambulants sur les ponts en dos d'âne. Les *kar-ga-doors* ont contribué à l'animation des rues de la ville jusqu'à ce que les moyens de transport motorisé rendissent inutile l'énergie musculaire; dans ma jeunesse, on mettait un point d'honneur à prêter main-forte à ceux qui poussaient ou tiraient des voitures. Je me souviens d'un petit homme surnommé Kikkie, qui disposait pour tout matériel d'une corde dont l'extrémité était munie d'un crochet de fer; il le fixait aux carriages pour lesquelles on recourait à ses services. A sa mort, en 1939, cela faisait cinquante ans qu'il avait exercé ce métier!

A mesure que le réseau de canaux s'étendait, la terre et la glaise extraites des tranchées étaient déversées entre les voies d'eau, de manière à surélever le niveau du terrain sur lequel serait construite la ville nouvelle. Au-dessus de la couche d'argile, on répandait de très grandes quantités de sable pour avoir une surface bien drainée. Le sable, transporté par chariots et par péniches, provenait des alentours d'Hilversum, ville située à l'est d'Amsterdam, et des dunes qui bordent la côte néerlandaise. L'étendue des lacs qui parsèment aujourd'hui ces régions, et qui sont autant de dépressions créées par l'extraction du sable, donnent une idée de l'importance de l'opération.

Cet apport de sol donna naissance à un archipel — plus de soixante-dix îles principales, subdivisées en plusieurs centaines d'îlots — sur lequel s'élève l'Amsterdam du XVII^e siècle. Pour éviter au maximum les risques d'inondation, le plan de 1609 stipulait que le sol de chaque île nouvelle devrait se situer à plus de soixante-cinq centimètres au-dessus du niveau de la mer à marée haute. Cependant les marées avaient un coefficient variable, aussi les topographes d'Amsterdam adoptèrent-ils un peu plus tard, en 1684, un système standard pour mesurer la hauteur du sol par rapport au niveau de la mer. Ils fixèrent le point zéro de l'échelle à dix centimètres au-dessus du niveau *moyen* de la mer; le conseil municipal d'Amsterdam décida, en outre, que tous les nouveaux terrains à bâtir devraient



Lors des travaux de rénovation d'une maison du XVII^e siècle en bordure de canal, un bâti de bois facilite la construction d'un pignon en forme de cloche.



PIGNON A GRADINS



PIGNON A GOULOT



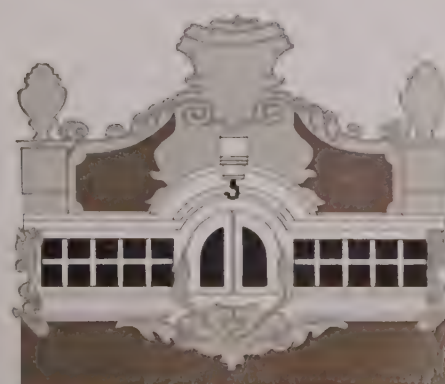
PIGNON EN CLOCHE

Les pignons

Toutes les maisons du vieil Amsterdam sont couronnées de pignons, selon une ancienne coutume. Il n'y a pas deux pignons semblables, même si les données de base étaient toujours les mêmes. Au XVI^e siècle, les pignons ont des gradins ou des redans qui prolongent la ligne du toit. Plus tard, apparaissent les pignons à goulot incurvé ou en forme de cloche, d'influence italienne. A la fin du XVIII^e siècle, les pignons ont l'élégance de la corniche française.



PIGNON A REDANS



PIGNON A CORNICHE

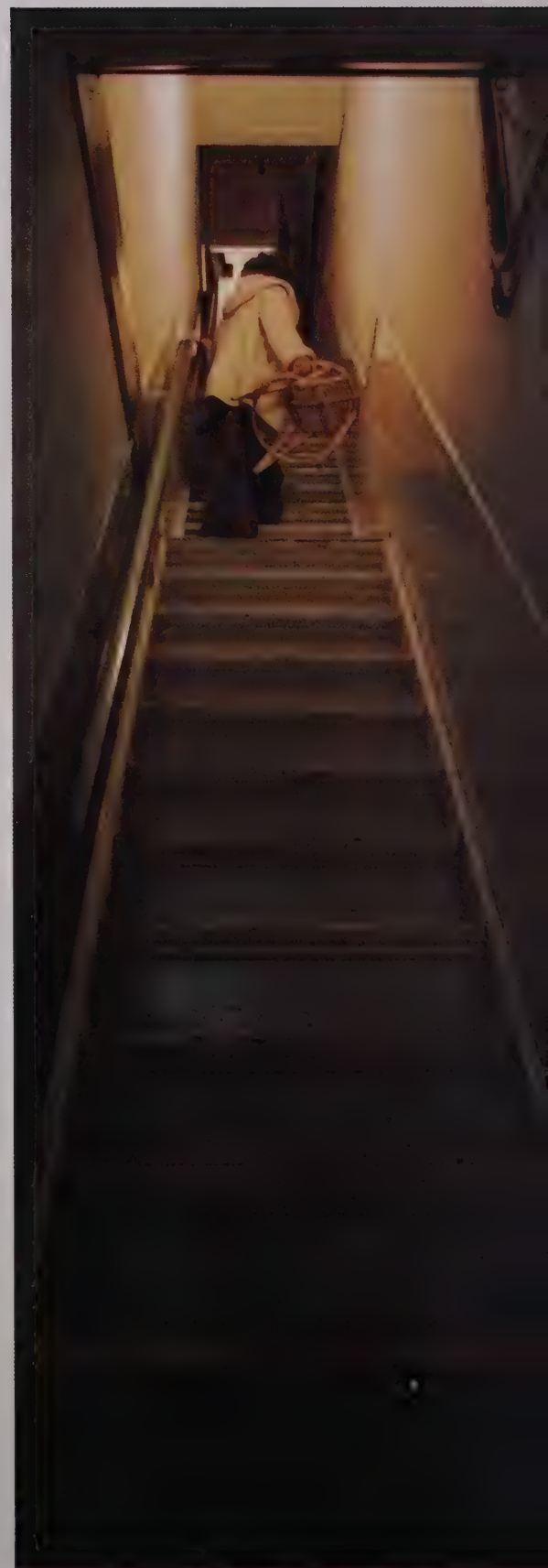
se trouver à soixante-dix centimètres au moins au-dessus de ce point zéro.

Une fois le niveau du sol surélevé, le conseil municipal procéda à la délimitation de lots à bâtir, de telle sorte qu'on construisit 56 p. 100 de la superficie de chaque île — pourcentage nettement supérieur à celui qu'autorisent les urbanistes modernes. Et, après bornage, on attribua ces lots par vente publique assortie de clauses strictes. Par exemple, si on destinait le lot à une maison particulière, l'acheteur devait s'engager à utiliser uniquement un type de brique verdâtre importée d'Allemagne, à prévoir des installations sanitaires à l'intérieur du bâtiment, et à assurer les frais d'entretien des voies longeant son terrain, et des sections de berge de canal qui le bordaient.

En outre, avant le démarrage même de la construction, les pilotis de bois sur lesquels allaient s'élever toutes les maisons d'Amsterdam étaient inspectés par des géomètres municipaux, chargés de vérifier leur conformité par rapport aux normes établies en 1489. On devait enfoncer dans le sous-sol imbibé d'eau, et jusqu'à une profondeur d'au moins douze mètres, des pilotis obligatoirement en pin de Scandinavie (les bois durs, comme le chêne, résistent bien au pourrissement, mais sont rarement aussi droits). De plus, comme la submersion contribue à la protection du bois, on décida que les murs de maçonnerie extérieurs de tous les bâtiments neufs devaient reposer sur les pilotis eux-mêmes, dont le sommet se trouverait au-dessous du niveau de l'eau. On suivit si rigoureusement ces règles que la plupart des pilotis datant du XVII^e siècle — on en évalue le nombre à cinq millions — sont encore en place aujourd'hui.

Les membres du conseil municipal qui établirent le plan directeur de 1609 adoptèrent également un projet de répartition en zones fonctionnelles pour l'ensemble de la ville. Ils attribuèrent aux entrepôts les terrains voisins du port, le Brouwersgracht, et des sections de certains autres canaux. Ils réservèrent les artères longeant les principaux canaux aux demeures (et parfois aux entrepôts) des riches marchands et bourgeois, et les rues en bordure des canaux transversaux aux maisons et aux ateliers des ouvriers, artisans et boutiquiers. Le secteur oriental de la nouvelle ville, de l'autre côté de l'Amstel, était le plus éloigné de la vieille ville et le moins recherché. Le conseil eut quelque mal à lui trouver un emploi et, en conséquence, la ville en abandonna nombre de parcelles à des institutions charitables, et vendit certains lots au rabais à des immigrants et à des réfugiés — parmi lesquels de nombreux Juifs venus d'Anvers et d'ailleurs.

Les citoyens les plus pauvres — manœuvres, colporteurs et chômeurs — échouèrent dans le Jordaan, quartier médiéval situé à l'ouest des murs de la vieille ville, que le conseil municipal s'efforça de relancer entre 1612 et 1650. Ce quartier avait toujours été misérable, et, bien que le conseil essayât de le remodeler en offrant des lots à bâtir de trente-six mètres carrés à des prix exceptionnels, il y eut peu d'amateurs. Les habitants du Jordaan demeurèrent les champions de la construction sauvage. Au fur et à mesure de l'accroissement de la population d'Amsterdam, le quartier se transforma en un labyrinthe de rues et de voies étroites bordées de petites masures correspondant au dernier échelon de l'échelle sociale. Pourtant, malgré la



Rentrant, chargée, du marché aux puces local, cette habitante d'une demeure en bordure de canal gravit péniblement l'escalier menant au dernier étage, où se trouve son appartement. Les architectes qui ont construit ces maisons essayaient de gagner le maximum de place, en aménageant des marches étroites et raides.

terrible pauvreté de la plupart de ses habitants, ce quartier manifestait une animation et un sens de la communauté introuvables dans les autres quartiers d'Amsterdam.

Les emplacements les plus convoités de la nouvelle ville étaient évidemment ceux qui bordaient les larges canaux principaux. Les citoyens les plus riches s'installèrent dans la boucle du Herengracht, là où celui-ci croise aujourd'hui la Spiegelstraat. Ce coin fut appelé le *Bocht*, c'est-à-dire «la courbe», et, lorsque j'habitais Amsterdam, c'était encore le quartier le plus chic de la ville. Néanmoins, les maisons en bordure des trois principaux canaux reflétaient la richesse et le rang social de leurs habitants.

Presque toutes ces habitations riveraines — appelées *grachtenhuizen* — sont étonnamment petites par rapport à celles que les riches faisaient alors édifier dans les pays voisins. Ce n'est pas que le répertoire des architectes néerlandais du XVII^e siècle ait manqué d'amplitude. Justus Vingboons, par exemple, l'un des deux frères qui avaient dressé les plans de maintes *grachtenhuizen* d'Amsterdam, avait une telle réputation en Europe que Stockholm fit appel à lui pour construire un palais destiné à abriter la Chambre haute suédoise. L'édifice, terminé en 1656, fut considéré comme la plus belle réalisation architecturale du royaume. On vit ainsi s'élever quelques imposantes demeures dans l'Amsterdam du XVII^e siècle, mais elles furent édifiées pour le compte d'une poignée de princes du négoce, comme les frères Trip — fabricants d'armes, propriétaires de mines et négociants traitant d'importantes affaires avec la Suède. Leur maison, de nos jours le siège de l'Académie royale des sciences, se dresse sur le Kloveniersburgwal, à l'emplacement de l'actuel numéro 29. De l'autre côté du canal, on construisit une minuscule maison, bâtie dans la même pierre d'Allemagne, pour le cocher des Trip. Selon une légende qui court, ce dernier aurait murmuré en faisant la lippe: «J'aimerais avoir une maison de la largeur de leur porte d'entrée», et aurait vu son vœu exaucé.

On invoque parfois la raison pour expliquer l'exiguïté de maintes maisons d'Amsterdam que leurs propriétaires d'origine étaient trop avares pour consacrer d'importantes sommes d'argent à une résidence grandiose. Je me garderai de prétendre que cet argument ne repose sur aucun fondement, mais il n'explique pas tout. Les disponibilités de ces premiers occupants — des marchands — se trouvaient souvent réduites à rien par leurs lointaines expéditions outre-mer: pour augmenter leurs chances, ils réinvestissaient l'intégralité des bénéfices obtenus par la vente de telle cargaison dans le financement de nouveaux voyages. En tout cas, il n'était pas question, pour la plupart d'entre eux, de satisfaire leur éventuelle soif de grandeur: les terrains en bordure des canaux coûtaient un prix tel que le conseil municipal commença par limiter la largeur des maisons à huit mètres — c'est-à-dire assez pour ouvrir trois fenêtres de bonnes dimensions. On ne transgressa ce règlement qu'au seul bénéfice de notables aussi riches et influents que les frères Trip. Par la suite, il connut quelques assouplissements, et l'on autorisa, pour les nouvelles maisons, une largeur permettant l'ouverture de cinq fenêtres. En compensation, la plupart des maisons étaient très profondes: elles avaient jusqu'à cinquante-cinq mètres, avec vingt-cinq

mètres supplémentaires pour l'aménagement d'un jardin à l'arrière. Fait étonnant, les façades du fond étaient aussi soigneusement construites que celles donnant sur les canaux. «Notre Seigneur a créé avec autant de soin le derrière du canari que son devant», disait un architecte amstellodamois du XVII^e siècle pour expliquer cette apparente extravagance.

La plupart des *grachtenhuizen* comportaient quatre étages, les trois premiers étant destinés à l'habitation et le dernier réservé à l'entreposage de marchandises. Celles-ci pouvaient en être descendues à même la chaussée, chargées de l'autre côté de la rue sur les péniches amarrées aux quais des canaux, puis transbordées sur les cargos ancrés dans l'IJ. En fait, les Amstellodamois estimaient d'une telle importance cette liberté de manutention des marchandises, qu'un membre du conseil municipal ayant suggéré, vers la fin du XVII^e siècle, de substituer à la construction du Keizersgracht celle d'une avenue aux larges perspectives, l'idée fut accueillie avec le mépris que susciterait aujourd'hui un projet de centre commercial sans parking pour automobiles.

Pour faciliter la montée et la descente des marchandises jusqu'à ces entrepôts installés dans les combles, les entrepreneurs eurent recours à un procédé ingénieux: ils construisirent les façades des *grachtenhuizen* en leur donnant une inclinaison vers la rue pouvant atteindre jusqu'à cinq degrés. Une telle différence par rapport à la verticale non seulement évitait de détériorer les briques des façades en hissant et en descendant caisses ou ballots, mais empêchait aussi la pluie de pénétrer par les fenêtres ouvertes des greniers pendant pareilles opérations. Outre cet aspect pratique, une façade légèrement en pente était — et est toujours — jolie à l'œil. Si vous vous tenez au pied d'une maison et levez les yeux, sa façade semble verticale, car l'inclinaison vers l'avant est annulée par l'effet d'optique qui fait, en général, paraître le haut d'un bâtiment plus étroit que le bas. C'est un truquage très net, bien qu'involontaire: malheureusement, le procédé fut abandonné au cours du XIX^e siècle — probablement parce que la main-d'œuvre qualifiée qu'il exigeait était devenue trop chère. Il en résulte que, si l'on regarde une rue où se trouvent à la fois des maisons penchées et des demeures à l'aplomb classique, les maisons les plus récentes semblent penchées vers l'arrière par rapport à leurs voisines plus anciennes — ou les plus anciennes inclinées vers l'avant, selon que vous fixez votre regard sur les unes ou les autres.

Une autre caractéristique des *grachtenhuizen* est le palan fixé au pignon qui domine la fenêtre du grenier. Dans les autres villes néerlandaises, seuls les entrepôts sont équipés de tels systèmes de levage, alors que toutes les vieilles maisons à Amsterdam en sont pourvues (notons au passage que les propriétaires les plus snobs tenaient à avoir des palans qu'on pouvait, en dehors des temps d'utilisation, rentrer et dissimuler derrière des volets comme les canons sur les vieux vaisseaux de guerre). Aujourd'hui, lesdits palans sont aussi indispensables que jamais. Pour gagner le maximum de place dans des maisons aussi étroites, les architectes durent prévoir des escaliers qui ne valent guère mieux que des échelles améliorées. Ils ont rarement plus de soixante centimètres de large et, avec leur volée de

Les déménagements

L'étroitesse et la raideur des escaliers, dans les maisons de la vieille ville, obligent à passer par les fenêtres meubles et autres objets encombrants. Pour faciliter les choses, toute habitation sise en bordure de canal est munie d'une lourde poutre à palan faisant corps avec le faîtage du toit, et dépassant du pignon d'environ un mètre. A l'extrémité du palan, un crochet de fer est muni d'une poulie pour les chargements lourds.

La légère inclinaison vers l'avant des plus vieilles façades facilite la levée des marchandises. De larges fenêtres permettent de faire entrer ou sortir pratiquement tout le mobilier, y compris les pianos, hantise traditionnelle des déménageurs.



On hisse ce piano, recouvert d'une bâche, jusqu'à l'étage situé au-dessous d'une poutre à palan.





Pendant que sur le trottoir, c'est-à-dire plus bas, un de leurs amis maintient la corde de la poulie, deux jeunes déménageurs (à gauche) se saisissent d'un fauteuil canné. Hisser ainsi les meubles étant par nature une entreprise périlleuse, deux aides surveillent les opérations de la fenêtre du pignon (en haut) en guidant le palan, sans perdre de vue la poulie.

marches rectilignes sans aucun tournant, du rez-de-chaussée jusqu'au grenier, ils sont si raides que les non-initiés ont tendance à les gravir à quatre pattes. Impossible d'y faire passer une table, encore moins un lit ou un piano; on doit hisser tous les gros meubles à l'aide du palan, et les passer par la fenêtre de l'étage auquel ils sont destinés. On comprend que déménager, à Amsterdam, soit une entreprise longue et compliquée.

A propos des *grachtenhuizen*, Gerald Burke, auteur contemporain d'un livre sur l'évolution d'Amsterdam, dit qu'elles dénotent de «bonnes manières architecturales». Il est vrai que leurs lignes parfaitement symétriques et l'absence de toute décoration ostentatoire révèlent une approche mesurée et raffinée; les Amstellodamois eux-mêmes qualifient ces maisons de *deftig*, mot qui implique dignité, honorabilité et majesté. Elles présentent également un aspect que j'ai vu souligné pour la première fois par Sacheverell Sitwell, poète et essayiste anglais, qui visita les Pays-Bas en 1946 et écrivit une relation lyrique et pénétrante de ses voyages. Comparant les maisons du XVIII^e siècle d'Amsterdam à celles de Londres, Sitwell déclara que les petites trouvailles décoratives qui enjolivent les maisons d'Amsterdam — pignons ornés, vestibules garnis de stuc, lambris peints — témoignent d'une joie de vivre inattendue.

La manifestation la plus évidente de cette joie de vivre architecturale apparaît dans les pignons qui coiffent chaque façade. Un plan du XVIII^e siècle reproduit chaque *grachtenhuis* en perspective et montre que le pignon qui surmonte chacune d'entre elles est d'un modèle différent. Les architectes en ont répertorié les divers types à la manière dont les ornithologues classent les oiseaux; ils sont à gradins, à pilastre, à goulot, à goulot cintré, en forme de bouteille ou à corniche; mais il n'en existe pas deux semblables dans les détails. (On trouvera page 63 les croquis des pignons les plus courants à Amsterdam.)

Sur certaines vieilles maisons, les pignons portent des plaques en relief d'un usage équivalant au numérotage actuel des immeubles, rappelant la profession du propriétaire, ou bien son lieu de naissance ou encore quelque événement important de sa vie. D'aucuns s'inspiraient d'une plaisanterie ou d'une devinette, d'autres d'une scène biblique, ou simplement de quelque motif de pure imagination. La tendance des Amstellodamois à décorer l'extérieur de leurs demeures ne se limitait pas là. Les propriétaires cossus agrémentaient la partie en briques de leur façade de sculptures originales: l'une des plus célèbres, sur le fronton d'une maison du Herengracht, montre saint Michel assis à califourchon sur le dragon qu'il vient de terrasser. L'ensemble repose sur un socle en forme de tête d'éléphant. Même les poutres de levage étaient souvent sculptées et prenaient des allures décoratives. Beaucoup représentaient des gargouilles grimaçantes ou des proues de navires; le mécanisme du palan d'une maison de Prins Hendrik-kade est dissimulé sous la représentation d'une tête de lion.

La «joie de vivre», dont parle Sitwell, semble se manifester aussi bien dans l'aspect général des demeures que dans leurs particularités. Elle est due en grande partie à la proximité de l'eau. Les canaux font partie intégrante du paysage urbain, atténuant et adoucissant la rigueur géométrique des maisons



Dans une ville célèbre pour l'étroitesse de ses maisons, deux adresses retiennent l'attention. La première ci-dessus, au numéro 26 de Kloveniersburgwal, fut construite pour un cocher, désireux de posséder un logis pas plus large que la porte d'entrée de celle de son maître. Les guides montrent parfois aux touristes la seconde, au 7 du Singel (ci-contre) comme étant la maison la plus étroite d'Amsterdam. Or il ne s'agit que d'une façade élevée pour fermer une ruelle.



alignées sur les deux rives par le jeu complexe de leurs images dans l'onde. Ces maisons semblent parfaitement conçues pour tirer avantage de ce miroir qui les sépare: en raison de leur étroitesse, leurs reflets ne sont pas morcelés; malgré les rides de l'eau, chacune reste parfaitement reconnaissable. Les canaux apportent aussi un élément de sécurité à l'impression d'ensemble que dégage le centre d'Amsterdam. Je ne me sens jamais perdu dans une ville bâtie le long d'un fleuve ou au bord de la mer: l'un et l'autre sont comme un lien avec le reste du monde, et les demeures amstellodamoises paraissent presque conscientes de ce lien. Ni humbles ni arrogantes, elles se dressent, hautes et sereines, au départ des routes maritimes qui mènent jusqu'aux antipodes. De plus, les marchands qui les faisaient construire, avaient la satisfaction de voir l'eau — leur ennemie en puissance — bien enserrée entre les berges des canaux.

Rien de tout cela, j'en suis convaincu, ne vint jamais à l'esprit des architectes d'Amsterdam ou de leurs clients. C'étaient, il est vrai, des protestants âpres au gain. Mais les bourgeois de Genève, dont la ville aux rues sombres et tristes semblait obnubilée par la crainte des flammes de l'enfer, l'étaient aussi. Pour les Amstellodamois du *xvii*^e siècle, tout était possible, et cette attitude mentale, loin de les condamner à un matérialisme étroit, les remplissait de la joie d'être les enfants chéris de Dieu et leur faisait trouver la vie belle. Pareil comportement contribua naturellement à modeler leur architecture.

Sitwell, en bon poète, ne se lance pas dans des analyses laborieuses. Il écrit simplement ce qu'il ressent, avec une étonnante économie de mots. J'aime particulièrement sa description de la Westerkerk, la plus grande église d'Amsterdam, qui se dresse près de la section ouest du Prinsengracht. Sa construction avait commencé en 1620 sous la direction de Hendrik de Keyser, qui mourut un an plus tard avant de l'avoir achevée. La Westerkerk, remarque Sitwell, dégage une «ferveur» qui manque aux églises de Londres auxquelles elle allait servir de modèle. C'est exactement cela, pensai-je, en la revoyant. Cette église n'est pas destinée aux bigots, mais aux hommes et aux femmes transportés de joie devant la certitude d'être sauvés. Elle-même ne semble-t-elle pas s'élancer vers le ciel?

Toutefois, Sitwell m'a vraiment touché lorsqu'il conclut son essai sur Amsterdam en déclarant sans ambages que Jacob van Campen, architecte fort estimé du *xvii*^e siècle, était trop bien pour son goût, un peu ennuyeux — et, tout compte fait, un homme à la main lourde et dépourvu d'imagination. Un Amstellodamois qui professerait une telle opinion se rendrait tout bonnement coupable de lèse-majesté, car van Campen doit sa renommée au plan du palais royal — construit initialement pour servir d'Hôtel de Ville, sur le Dam — dont il est l'auteur. Ce géant de pierre était la huitième merveille du monde, nous apprenait-on à l'école. Je n'en avais jamais entendu dire que des éloges jusqu'au jour où j'ai lu Sitwell, et me suis senti réconforté de trouver en ce dernier un observateur impartial qui partageait mes doutes.

Je reconnais que l'édifice ne manque pas de grandeur, et j'admets qu'il est *deftig*, mais combien lourd et massif il apparaît au bout de la place! Pour moi, il symbolise la puissance d'Amsterdam à son apogée — mais une puis-

Cette photo juxtapose deux ouvrages de l'architecte du *xvii*^e siècle, Hendrik de Keyser: au premier plan se trouve la maison Bartolotti et, à l'arrière-plan, Westerkerk, la plus haute église d'Amsterdam. Son clocher, qui s'élève à quatre-vingts mètres, supporte une couronne s'inspirant de celle que Maximilien I^{er}, premier empereur du Saint-Empire romain germanique, conféra à la ville en 1489.



sance pétrifiée. Commencé en 1648, terminé en 1655, il repose sur 13659 pilotis — chiffre seriné à l'école, où l'on nous apprenait à le retenir en prenant le nombre des jours de l'année et en y ajoutant 1 au début et 9 à la fin. Le bâtiment n'est pas typiquement néerlandais. Au lieu d'utiliser de la brique locale pour sa construction, les entrepreneurs firent venir du grès d'Irlande (les Pays-Bas manquent totalement de pierre). Au lieu de décorer sa façade du pignon traditionnel, van Campen donna à son centre la forme d'un vaste tympan — un pignon triangulaire classique — décoré d'une frise qui représentait des monstres marins et des personnages allégoriques rendant hommage à la Vierge de la Paix. Des tailleurs de pierres flamands, recrutés à cet effet par le conseil municipal, sculptèrent la frise de l'Hôtel de Ville: il semblerait que les édiles aient éprouvé quelque gêne devant l'art plus simple de leurs artisans locaux.

A l'intérieur de l'édifice, les vestibules et les galeries étaient soutenus par des piliers très hauts, plaqués de marbre et ornés de peintures aux allégories pesantes (l'une, notamment, représente la Mort et le Châtiment piétinant l'Avidité et l'Envie). Un tel décor a dû paraître terrifiant aux citoyens ordinaires pour lesquels l'édifice devait servir de centre civique. Rembrandt avait reçu commande de deux tableaux pour cet Hôtel de Ville, mais le conseil refusa l'un et l'autre. Le premier, le portrait d'un consul romain, échoua en Roumanie avant de disparaître. Le second, une étude des membres d'une tribu batave (ancêtres des Néerlandais qui vivaient entre le Rhin et la Meuse au IV^e siècle apr. J.-C.) conspirant pour renverser leurs suzerains romains, fut acquis par une famille suédoise et se trouve encore — au grand regret des Amstellodamois d'aujourd'hui — au musée national de Stockholm. Si on ignore pour quelles raisons le premier tableau fut refusé, il est toutefois probable que les membres du conseil éprouvèrent quelque effroi devant le personnage central du second: Claudius Civilis, héros néerlandais légendaire, y apparaissait comme un borgne aux traits tourmentés. Au risque d'être taxé de perversité, je suis heureux que les conseillers aient refusé les tableaux de Rembrandt. Ils auraient constitué un attrait pour le palais, et je me serais senti de ce fait obligé de le visiter.

J'ai dit plus haut que les conservateurs avaient gagné la bataille de la sauvegarde de la vieille ville — du moins jusqu'ici —, en faisant pression sur la municipalité pour qu'elle interdise toute modification qui toucherait à l'extérieur des bâtiments classés. Mais une sauvegarde efficace demande autre chose que ce veto officiel. Amsterdam, avec l'aide de l'État, paie également la moitié environ des frais de restauration et d'entretien des bâtiments concernés. On a ainsi transformé un grand nombre de maisons du d'aucune condition limitant l'usage que l'on peut faire de l'intérieur du bâtiment concerné. On a ainsi, transformé un grand nombre de maisons du XVII^e siècle en locaux commerciaux, tels que banques ou restaurants, et bien d'autres en galeries ou en musées. Seule condition à respecter: ne pas toucher à la façade.

Une bonne partie des crédits municipaux est affectée à un certain nombre de fondations qui achètent les édifices vétustes, les rénovent et les louent.

Des particuliers peuvent aussi bénéficier d'une aide pour restaurer leur maison quand ils en sont propriétaires. Je connais un bénéficiaire de cette mesure qui a acheté une maison sur le Prinsengracht, près de l'Amstel, peu après la Seconde Guerre mondiale. A l'époque, le quartier était plutôt délabré, et la maison, ancienne boutique et entrepôt d'un fourreur, était sombre et malodorante. Il la remit néanmoins en état, et tout le monde lui enviait sa trouvaille, jusqu'au jour où des visiteurs constatèrent que le contenu de leur verre se renversait sans qu'ils y fussent pour quelque chose : le bâtiment s'écroulait. La ville s'engagea à contribuer de façon substantielle à sa reconstruction à la seule condition que sa façade retrouvât l'état dans lequel elle était trois cents ans plus tôt. L'ensemble des travaux coûta l'équivalent de cent mille dollars et nécessita la mise en place de nouvelles fondations ; l'opération, au total, demanda un an de travaux.

Indissociables du paysage, les arbres d'Amsterdam absorbent, eux aussi, une partie des crédits de sauvegarde. D'après le dernier recensement effectué par le service des jardins de la ville, il existe soixante-quinze mille arbres à Amsterdam, plantés pour la plupart le long des canaux. Non seulement on les compta un à un, mais tous firent l'objet d'un véritable bilan médical. Cet examen s'était révélé d'autant plus nécessaire que le terrain sablonneux et très tassé sur lequel s'élève Amsterdam gênait leur développement, et que des fuites de gaz domestique affectant les canalisations souterraines étioaient certains d'entre eux.

De plus, au début des années soixante-dix, on remarqua que beaucoup d'ormes de la ville étaient atteints de « la maladie néerlandaise des ormes » (on appelle ainsi ce champignon, soit dit en passant, non parce qu'il est apparu aux Pays-Bas mais parce que ce sont les Néerlandais qui l'ont étudié avec le plus de soin). Des spécialistes examinent maintenant les arbres régulièrement et soignent les sujets malades en leur injectant certains produits chimiques ou en les amputant de leurs branches atteintes. Les incurables sont abattus et remplacés par de jeunes arbres vigoureux. Avant de procéder à leur inspection, ces spécialistes — ils sont rémunérés par la ville — étudient les photographies aériennes en infrarouge, prises à la demande de la municipalité, sur lesquelles le feuillage des arbres sains apparaît en rouge vif, celui des malades en rose pâle, et celui des vieux arbres en rouge extrêmement foncé.

Des opérations aussi minutieuses et coûteuses peuvent apparaître comme une extravagance injustifiable, et pourtant peu d'Amstellodamois s'insurgent contre l'utilisation des fonds publics à la sauvegarde de leur cité. D'une part, la vieille ville n'est pas un simple mausolée où dorment les trésors du passé, mais une communauté vivante. Ceux qui l'habitent, qui y travaillent et s'y délassent font autant partie du paysage que l'eau, les pignons et les arbres. D'autre part, les Amstellodamois savent les efforts qu'a demandés l'épanouissement de leur cité. Ils n'ignorent pas que avant de pouvoir poser une seule brique, il a fallu drainer, surélever et consolider le sol. Je soupçonne même le plus fervent calviniste d'Amsterdam de s'abandonner au péché d'orgueil quand il contemple l'œuvre remarquable accomplie par ses ancêtres amstellodamois.



Une population flottante



Par un après-midi d'été couvert, un jeune couple et son invité se prélassent sur le pont supérieur d'une péniche amarrée le long du Brouwersgracht.

Sur les canaux d'Amsterdam, s'entassent 2500 house-boats où se côtoient artistes et artisans, bourgeois et bohèmes. Depuis d'élégantes embarcations rutilantes jusqu'à de vieux rafiots délabrés défiant toute notion de confort et d'hygiène, ces résidences flottantes furent au début bien accueillies par les autorités de la ville, qui y virent un remède à la pénurie de logements après la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, en

revanche, ces bateaux sont considérés comme une source de pollution. On refuse aux nouveaux house-boats le droit d'amarrage, et on offre des indemnités en espèces aux propriétaires des bateaux délabrés pour qu'ils aillent s'installer sur la terre ferme. Mais ces derniers ont, pour la plupart, dédaigné ces encouragements financiers et près de la moitié de ces bateaux ont passé outre aux formalités d'enregistrement.



Les house-boats servent de lieu de travail et de maison. Sur cette péniche, un tailleur aux cheveux longs confectionne des pantalons pour gagner sa vie.



ADAM WOOLFFIT, AGENCE SUSAN GRIGOS, ILLUSTRATION DE L'EXTREME DROITE

Une péniche transformée, agrémentée de rideaux de dentelle et de pots de fleurs, est repeinte par sa propriétaire.



Deux jeunes Amstellodamois campent sur un minuscule bateau; ils n'ont ni électricité ni eau courante.



Tandis qu'une vedette passe en glissant devant la fenêtre de leur house-boat, les membres d'une troupe théâtrale se distraient en faisant de la musique.





A bord de leur house-boat parfaitement en règle et construit selon leurs plans, mère et fils ont tout le confort voulu — même une fenêtre panoramique!



Le gardien d'un refuge flottant pour chats perdus caresse l'un de ses cent pensionnaires. Les autres matous mangent, dorment ou se prélassent au soleil.



Impassable devant les avances d'un petit chat curieux, un jeune musicien bricoleur accorde l'un de ses deux pianos situés à bord de son studio flottant.



Ce couple d'Amstellodamois pose avec ses deux filles et une poupée au visage très solennel au milieu de la riche patine d'une salle de séjour lambrissée.

Tel un Noé moderne, un artiste américain à la barbe blanche joue les patriarches sur la péniche qu'il partage avec une compagne. Leur foyer est un exemple de primitivisme élégant, avec ses poutres grossièrement taillées et sa soupente au-dessus du lit.







Un propriétaire a surchargé son house-boat pour pouvoir passer sous un pont peu élevé, le faisant sombrer à moitié sur le Prinsengracht.





4

Une particularité frappante

Rien n'est plus dangereux, à mon avis, que de chercher à résumer en un seul mot ce qui fait l'originalité d'une ville. Néanmoins, s'il me fallait choisir un adjectif qui rende le génie propre d'Amsterdam, ce serait le mot néerlandais : *gezellig*. Toute tentative de traduction exacte risque d'aboutir à une série d'approximations; dans son essence, *gezellig* signifie à la fois confort et jovialité, intimité et sociabilité. La combinaison de ces diverses nuances aboutit à une tournure d'esprit plus prononcée chez les Amstellodamois que chez le reste des Néerlandais et les citoyens des autres pays. En fait, si ce n'était Amsterdam, on pourrait logiquement penser que la vie urbaine et le *gezelligheid* — substantif qui correspond à cette forme de personnalité et de préférence — sont incompatibles.

Le *gezelligheid* est un trait de caractère insaisissable; s'il passe facilement inaperçu, il est parfois grossi dans les impressions fugaces des visiteurs étrangers, qui tendent à le confondre avec le côté bon enfant des Amstellodamois et avec leur goût pour un ameublement démodé mais confortable : bacs à fleurs colorés, rideaux de dentelle, etc. Ce sont là des manifestations indéniables de ce phénomène. Cependant, au risque de tout embrouiller, je commencerai par définir ce que n'est pas le *gezelligheid*.

Il faut surtout éviter de le confondre avec ce que j'appelle la vision à la «Hans Brinker» des Pays-Bas et d'Amsterdam. *Hans Brinker ou les Patins d'argent*, livre d'enfant au succès retentissant écrit au XIX^e siècle par l'Américaine Mary Mapes Dodge, dépeignait une société désuète où des bourgeois bienveillants, mais flegmatiques, vivaient dans une ignorance sublime des événements du monde extérieur. J'ignore d'où Miss Dodge a puisé ses idées (les mots «néerlandais» de son livre ne sont absolument pas du néerlandais, mais du mauvais allemand); néanmoins, l'histoire étant charmante, son emprise sur des générations de jeunes lecteurs s'exerce toujours. La réalité *gezellig* diffère à plusieurs égards de celle de Miss Dodge. En premier lieu, de nombreux Amstellodamois sont loin d'être des modèles d'affabilité! Par ailleurs, Amsterdam et les Pays-Bas, quoique de dimensions modestes, ne sauraient en aucune façon se voir taxés de «désuets.» Au contraire, si le *gezelligheid* implique l'attachement au foyer, à la famille et aux amis, il est également indissociable de l'agitation des Amstellodamois et de leur désir de faire partie du vaste monde, avec ses possibilités infinies.

Je pense que l'amour de son intérieur — un aspect de ce trait de caractère — a pris naissance au cours des premières années de la République néerlandaise, quand une petite nation de quelques millions d'habitants seulement s'est trouvée aux prises avec la puissance espagnole. Réduits à leurs propres ressources, les Néerlandais ont manifesté une fierté fervente pour leur pays assiégé. Et cependant, jusque dans cette période troublée, les Amstellodamois abandonnaient leurs maisons, leurs femmes, leurs enfants

On a placé un bouquet d'œillets dans ce tuba bosselé mais brillant, suspendu à l'extérieur d'un magasin de musique dans la Spuistraat. Les fleurs — fraîches ou séchées, cultivées en pots ou dans des arrière-cours — symbolisent le goût du confort des Amstellodamois.

et leurs pays pour s'embarquer à la découverte de terres inconnues à l'autre bout du monde. Même les citoyens restés au pays devaient tressaillir de joie à la vue des voiliers remontant l'IJ après un voyage de deux ans; et j'aime à croire qu'ils rêvaient aussi de prendre la route des îles du Pacifique que décrivaient les marins devant un verre dans les tavernes du port.

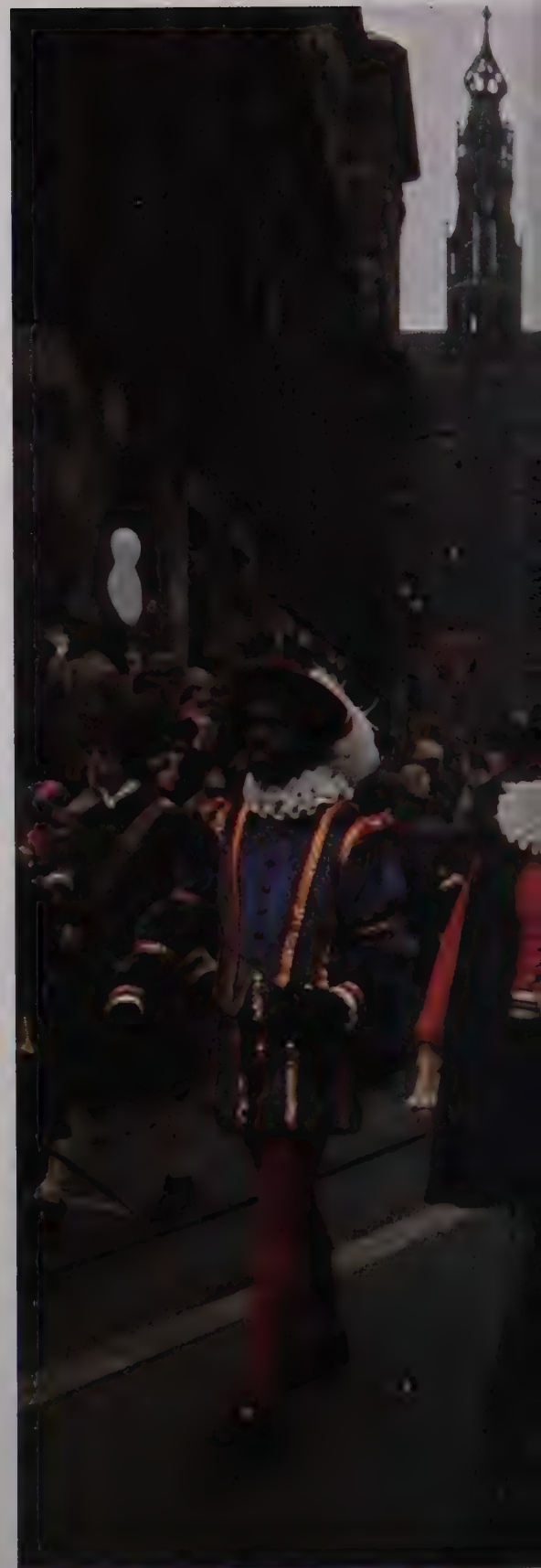
Albert Camus, grand écrivain français du xx^e siècle, a fort bien résumé cette dualité constante en choisissant de situer à Amsterdam son roman intitulé *la Chute*. «Ce peuple est double, écrit-il. Il est ici et il est ailleurs.» Camus avait noté que de nombreuses maisons bourgeoises étaient garnies de batiks et de marionnettes en peau ou en carton, en provenance de Java et des autres îles des Indes orientales; à partir de ce fait, il imagina les habitants de la ville «prient ces dieux grimaçants de l'Indonésie» et vivant non seulement en Europe, mais aussi sur la mer «qui mène à Cipango et à ces îles où les hommes meurent fous et heureux».

Dans ses fantasmes, toutefois, Albert Camus s'est contenté d'effleurer le *gezelligheid*, tel qu'il se manifeste dans la vie domestique des Amstellodamois. Pour avoir une idée des ambivalences subtiles des Amstellodamois, il suffit de parcourir à pied, par exemple, le Pijp, quartier du xix^e siècle situé entre le Singelgracht et le parc Sarphati, juste en dehors du cercle enchanté des canaux. Ces rues étriquées sont un héritage de la révolution industrielle dans son aspect le plus négatif, et pratiquement tous les urbanistes d'Amsterdam rêvent de les raser. Disons toutefois en leur faveur qu'elles sont *gezellig*. Des bâches joyeusement rayées de jaune et de blanc ombragent les fenêtres, bien que le soleil ne fasse que de timides apparitions dans ces passages étroits! Des plantes non seulement décorent, mais aussi envahissent pratiquement toutes les fenêtres derrière lesquelles somnolent des chats. Les rideaux sont toujours ouverts et, dès le début de la soirée, la douce lueur des *schemerlampen*, ou lampes de crépuscule — comme les Néerlandais appellent les lampes portatives et les lampadaires munis d'un abat-jour de tissu ou de papier — baigne les intérieurs des maisons.

Les visiteurs étrangers ont amplement commenté le fait que les Amstellodamois ne tirent pas leurs rideaux à la nuit tombée, et l'ont souvent attribué à un besoin calviniste de montrer aux passants qu'il n'y a rien à cacher. Je n'en crois rien! Amsterdam est moins calviniste, au sens le plus large du terme, que n'importe quelle autre ville des Pays-Bas; elle n'a jamais été une cité puritaine. Je n'ai jamais non plus entendu parler de cette coutume dans les autres bastions du calvinisme («repaires» serait une métaphore malheureuse), comme Genève ou Bâle. A mon avis, cette habitude relève de la même ambivalence: être chez soi et être dehors, aimer l'intimité et désirer la compagnie du monde entier.

Etre *gezellig* signifie très précisément ne pas rester à l'écart, se mêler facilement aux autres et avec un minimum de cérémonie. A Amsterdam, vous pouvez encore sonner à la porte d'un ami sans avoir téléphoné au préalable. En outre, les visiteurs, y compris le facteur et les divers fournisseurs, sont souvent conviés à boire un café le matin ou une tasse de thé l'après-midi.

Ce type d'accueil sans façon est un de mes plus vifs souvenirs des samedis





A cheval, au milieu d'une magnifique escorte, un conseiller représentant saint Nicolas distribue ses bénédictions au cours d'une cérémonie annuelle.

matin de mon enfance, jour où toute la famille se réunissait dans la cuisine. (Même une femme comme ma mère, qui détestait les travaux ménagers, n'aurait jamais songé à en changer le cérémonial, qui consistait à moudre le café à la main, à le mettre dans un filtre en porcelaine, à y ajouter une pincée de sel et une pincée plus petite de cacao, à verser doucement l'eau chaude puis à réchauffer l'extrait de café ainsi obtenu avec du lait.) Lorsque le café était prêt, les fournisseurs commençaient à se présenter pour encaisser les factures de la semaine. Ils devaient grimper trois étages pour arriver jusqu'à notre appartement, et parfois courir le risque de ne pas être payés, nos ressources étant soumises à de fortes fluctuations. Mais, toujours, ils s'asseyaient, buvaient au moins une tasse de café et parlaient de leurs problèmes à ma mère, qui avait le don de faire raconter aux gens leurs ennuis, et de les reconforter. Ces samedis matins chaleureux et sans cérémonie, imprégnés de cette délicieuse odeur de café frais, constituaient de véritables orgies de *gezelligheid*. Je ne veux pas surestimer le sens de l'hospitalité des Amstellodamois. Rien ne permet de dire qu'ils soient plus généreux que les habitants de telle ou telle autre ville, ou qu'ils s'invitent plus souvent que d'autres à des réceptions et à des dîners. Mais cette coutume des visites imprévues et improvisées à toute heure de la journée est vraiment originale et caractéristique.

La langue elle-même est également très révélatrice de la société d'Amsterdam. La tasse de café sirotée par le boulanger ou le boucher de ma mère s'appelait une *kopje koffie*, et les biscuits qui l'accompagnaient étaient des *koekjes*. Ce suffixe *je* a valeur de diminutif, et le néerlandais en est truffé. On l'accolle simplement à la fin des mots: *kop* est une tasse et *kopje* une petite tasse. Mais évitez de traduire trop littéralement, car si vous demandez une *kopje* vous n'aurez pas une tasse plus petite qu'à l'ordinaire! Certains mots n'existent plus sans ce diminutif servant de terminaison; ainsi, une jeune fille s'appelle une *meisje*, même si elle mesure 1,80 mètre! On pourrait facilement expliquer cette particularité du langage en se référant à la vision du Néerlandais qu'avait «Hans Brinker». Quant à moi, j'attribuerais plutôt ce caprice au *gezelligheid*, car cela cadre avec ma dichotomie: des mots chaleureux que l'on utilise maintenant dans un sens plus large.

Pour mieux comprendre cette dualité, prenons un autre exemple qui me vient à l'esprit. Lorsque nous étions enfants, on nous endormait le soir en nous chantant une berceuse intitulée *Schuitjevaren*, narrante un voyage en mer à bord d'un petit bateau. Peut-on trouver rien de mieux? Tandis que les horizons âpres et brumeux de la mer servent à démontrer la fragilité du bateau, la douceur des mots crée une ambiance douillette et apaisante. Dans ses manifestations physiques et sociales, le *gezelligheid* ne se limite nullement à la maison, comme nous le prouvera vite une soirée passée à Amsterdam. Après le dîner, on assiste à un exode vers les cafés, où là encore vous pouvez être *gezellig*, mais avec quelqu'un d'autre pour vous servir du café ou du *genever* — genièvre néerlandais qui se boit pur et non glacé dans de petits verres. Dans un sens, le changement de décor est minime: les cafés ressemblent beaucoup aux intérieurs amstellodamois, avec des gravures ou peintures anciennes sur les murs, et quelquefois des tapis en guise de

Enjambant le Reguliersgracht, ces cinq ponts semblent presque empilés les uns sur les autres. La ville entrelacée de canaux compte un millier de ponts, allant des simples constructions en maçonnerie comme celle-ci, aux ponts à bascule électrique massifs.



nappes. La plupart des cafés d'ailleurs sont des affaires familiales.

Ce genre de confort dans les lieux publics est relativement nouveau. A la grande époque de son commerce, Amsterdam, comme pratiquement toutes les autres villes, avait ses tavernes pour le menu peuple et ses clubs pour les gentilshommes. Il fallut toutefois attendre le milieu du XIX^e siècle pour trouver des cafés qui permettent de passer la soirée hors de chez soi dans un cadre familial. Le premier de ces établissements — ou tout au moins le premier à être devenu célèbre — est un café appelé Krasnapolsky («Kras» pour les Amstellodamois), qui se trouve derrière le Dam.

Ce sont souvent les étrangers ou les profanes qui discernent le mieux les caractéristiques d'une société et lui offrent exactement ce qu'elle désire; tel fut le cas du fondateur de cet établissement, Adolf Wilhelm Krasnapolsky. Je n'hésite pas à en faire le saint patron de tous les habitués des cafés d'Amsterdam. Immigrant polonais, Krasnapolsky travailla un certain temps comme coupeur de tissu dans un magasin d'ameublement et d'étoffes. Il économisa suffisamment d'argent pour acheter en 1865 un café polonais qui avait périclité. Marquant les lieux de son sceau, il leur conféra une atmosphère d'exceptionnelle intimité, avec un riche ameublement de peluche et un menu offrant à la clientèle des *pannekoeken* (grandes crêpes fines) confectionnées selon une recette dont sa belle-sœur détenait le secret. L'établissement connut une vogue immédiate, et Krasnapolsky en assura pratiquement la direction personnelle jusqu'à sa mort, quarante-sept ans plus tard. Il mit à profit ces années pour apporter quelques innovations. Il dota son établissement d'un éclairage électrique et d'installations téléphoniques — c'était le premier lieu public à bénéficier de ce modernisme; il transforma également une partie des locaux en jardin d'hiver, où l'on servait repas et boissons au son d'un petit orchestre. Cette idée fut, par la suite, reprise dans le monde entier. Kras compta bientôt au nombre des curiosités à voir lors d'une visite à Amsterdam.

Un autre Polonais célèbre, le romancier Joseph Conrad, l'immortalisa dans son ouvrage intitulé *le Miroir de la mer*. Conrad, qui y avait échoué dans un moment de découragement alors que son navire était en cale sèche dans le port, parle d'un «magnifique café dans le centre de la ville, immense endroit clinquant et pompeux, tapissé de rouge, regorgeant de lampes électriques et tellement chauffé que même le marbre des tables semblait tiède au toucher. Le garçon qui m'apporta une tasse de café me fit l'effet, en raison de mon complet isolement, d'un ami intime.» Avec l'intuition d'un vrai romancier, Conrad avait saisi l'essence du *gezelligheid*.

Je devrais m'empresse d'ajouter que le *gezelligheid* ne règne pas la nuit dans tous les quartiers d'Amsterdam. L'ambiance varie d'un endroit à l'autre, comme on s'en rend compte en regardant les places qui devraient logiquement regrouper les lieux de distraction. Si Kras marche toujours aussi bien, la place du Dam, située juste devant, est empreinte d'une certaine gravité depuis que Louis Napoléon, porté au trône de Hollande par son frère, transforma en 1808 l'Hôtel de Ville en palais, devenu aujourd'hui la résidence de la maison d'Orange. Aucun membre de la famille royale ne l'ayant habité depuis fort longtemps, ce palais vide jette une ombre sur la



Penché sur un verre en forme de tulipe et rempli à ras bord de genièvre néerlandais, le propriétaire de la maison de dégustation Wijnand Fockink montre comment on doit s'y prendre pour en boire la première gorgée. Les visiteurs paient pour goûter aux liqueurs néerlandaises de cette collection unique.

place. Dans les années soixante-dix seulement, quand le Dam devint le rendez-vous des hippies du monde entier, cet endroit reprit vie dans la pensée et la sensibilité de la ville.

Frederiksplein, autre grande place, était jadis bordée de cafés et méritait en ce temps-là le qualificatif d'endroit très *gezellig*; de nos jours, le calme y règne en maître absolu. Je me souviens que, dans mon enfance, se dressait en son centre le palais de l'Industrie nationale, énorme structure de fer et de verre où l'on donnait des concerts et des réunions diverses. Un incendie détruisit le palais en 1929, et, après quelques décennies passées en discussions sur le choix du bâtiment qui lui succéderait (les Amstellodamois font toujours preuve dans ces cas-là d'un individualisme sans borne), la Banque des Pays-Bas eut le dernier mot et y implanta son siège. Bien que cet établissement soit le fruit d'un boom économique, il n'insuffle aucune animation supplémentaire à cette partie de la ville en particulier lorsque le dernier employé des magasins entourant la place part à la fin de sa journée de travail, après avoir baissé l'ultime rideau de fer.

Rembrandtsplein, troisième grande place, a fait l'objet de nombreuses démolitions et reconstructions, notamment en raison de la guerre. Le seul établissement digne d'attention qui subsiste de mon passé (et la Rembrandtsplein regorgeait de cabarets et de night-clubs dans les années vingt et trente) est le Schiller. Cet hôtel-restaurant ouvert en 1892 doit sa célébrité à Frits Schiller, le meilleur cuisinier parmi les peintres d'Amsterdam, et le meilleur peintre parmi les cuisiniers de la ville. Dans les années cinquante, le café-terrasse Schiller était éminemment *gezellig*. Frits était aux petits soins pour ses clients, et l'on voyait sa tête grise s'agiter perpétuellement parmi les tables. Il est mort à présent, mais ses tableaux ornent encore les murs, et s'ils incitent ses successeurs à maintenir l'ancien esprit du lieu, tout sera bien.

A côté de Rembrandtsplein se trouve une autre place dédiée à un natif célèbre de la ville, le politicien Jan Rudolf Thorbecke, qui imposa en 1848 une constitution libérale à un parlement conservateur. Malheureusement, pour la mémoire de ce Jefferson néerlandais, Thorbeckesplein, qui dans mon enfance regorgeait de night-clubs et de restaurants, est devenu le quartier sordide des boîtes à matelots.

J'ai gardé pour la fin la place la plus connue. C'est «naturellement» — comme diront tous ceux qui sont déjà venus à Amsterdam — Leidseplein, jadis le terminus des diligences faisant la navette entre Amsterdam et Leyde. Leidseplein est à Amsterdam ce que Pigalle est à Paris et ce que Times Square — drogués et clochards en moins — est à New York. Tout s'y trouve réuni: les cafés «bruns» dont je parlerai plus tard, le Théâtre municipal, un ou deux restaurants de premier ordre, un bon cinéma, une discothèque, deux *broodjes-winkels* (boutiques de sandwiches offrant aux clients des dizaines de variétés différentes de fromages et de viandes froides dans des petits pains) et, surtout, l'Américain, un hôtel qui peut s'enorgueillir d'un remarquable café.

Bien que j'emploie le nom à la française, les lettres d'or qui ornent la façade de cet établissement indiquent «American», et c'est ce nom officiel qui figure à la fois dans les registres de la ville et dans les annuaires téléphoniques. Mais, de même qu'un New-Yorkais n'aura jamais l'idée d'appeler l'Avenue des Amériques autrement que la Sixième Avenue, aucun Amstellodamois ne parlera de l'American autrement que de «l'Américain», en mettant l'accent sur la dernière syllabe. En fait, la prononciation de ce nom peut servir de critère pour distinguer les Amstellodamois des étrangers, qu'ils soient de Leyde ou de Seattle.

Depuis 1880, date de sa construction, l'Américain est considéré comme le cœur du *gezelligheid* dans la vie publique d'Amsterdam. Malgré son décor démodé — arcades surchargées, lampes de verre jaune, peintures murales et vitraux aux fenêtres —, il est fréquenté par des Amstellodamois de tous âges et de toutes professions — des étudiants aux conseillers municipaux, des mères de famille aux mannequins. On raconte à Amsterdam que, si vous vous installez assez longtemps à la terrasse de l'hôtel, vous rencontrerez tôt ou tard quelqu'un de connaissance. Le soir, les acteurs et actrices du Théâtre municipal, situé à côté, s'y rendent pour commenter la représentation. S'ils sont très jeunes, ils garderont peut-être leur maquillage, et certains des spectateurs venus dans le même endroit pour boire un dernier verre auront alors l'occasion de les applaudir une fois encore — c'était autrefois une tradition bien établie.

J'aimerais pouvoir dire que l'avenir de Leidseplein comme celui de l'Américain est assuré, au moins tant que nous vivrons; mais il faut se montrer prudent avec ce genre de déclaration: un futur propriétaire peut décider de remplacer les jolis abat-jour art-nouveau de l'Américain par un éclairage dépouillé (d'un entretien plus facile). Plus inquiétant encore, on parle de très importants projets visant à la démolition et la reconstruction de la place et de ses alentours. Mais peut-être les villes et leurs habitants se rendent-ils enfin compte qu'il est beaucoup plus facile de démolir tout un

quartier ou un ensemble architectural existant et viable que de réussir à en créer de plus satisfaisants.

J'ai déjà cité les cafés bruns. Il s'agit d'une série de vieilles tavernes plus ou moins délabrées, qui connurent un second souffle lorsque la génération de l'après-guerre commença à suivre l'exemple de ses aînés et à sortir le soir en ville. Comme ces tavernes sont très recherchées des jeunes, elles abritent une grande partie de la vie artistique et intellectuelle d'Amsterdam.

Les cafés bruns tirent probablement leur nom de la couleur de leurs boiseries et de leurs intérieurs, généralement sombres. Ils s'efforcent de repousser les non-initiés, et aucun, à ma connaissance, n'affiche de panneaux de cartes de crédit, d'écriteaux en plusieurs langues ou d'enseignes alléchantes au néon. Par nature et par fonction, ce sont des lieux de réunion de quartier, quelque chose comme les vieux pubs britanniques. Toutefois, contrairement au pub généralement tranquille, la clientèle d'un café brun se compose d'une foule vibrante, où tout le monde se parle. Ces établissements peuvent rappeler à certains visiteurs la vie des cafés de Paris dans les années vingt, moins les serremments de main et la bohème quelque peu forcée qui était alors de mise. Mais, au lieu d'un Pernod, les habitués boivent surtout des *pilsjes*, délicieux verres de bière à la pression juste à la bonne température (pour un Néerlandais, la bière américaine est toujours servie trop froide, la bière anglaise trop chaude).

Il n'y a pas vraiment de ligne de démarcation à Amsterdam entre ces cafés et les autres, mais l'atmosphère des cafés bruns est nettement moins familiale; beaucoup de gens préfèrent rester debout au lieu de s'asseoir, et le niveau sonore y est souvent presque assourdissant. Pourtant, je ne crois pas faire de barbarisme lorsque j'affirme que les cafés bruns sont tout aussi *gezellig* que les sanctuaires favoris de ma génération. Si certains d'entre eux disparaissent un peu trop sous la vague des posters en couleurs et des dessins humoristiques, leur décor est, dans l'ensemble, agréablement hétéroclite. Leur ameublement typique se compose de banquettes fanées, de chaises bancales qu'il faut caler en plaçant une capsule de bière sous l'un des pieds, d'un calendrier sur un mur et de petites lampes sous des abat-jour de couleur variée.

Le nom de «café brun» aurait été inventé par le journaliste amstellodamois Simon Carmiggelt, qui se fit connaître par ses chroniques sur les Amstellodamois et leurs habitudes; il s'efforçait d'y décrire ses concitoyens derrière leurs *pilsjes* et leur *genevers* avec autant de détachement qu'un ornithologue lorsqu'il dépeint les habitudes de nidification des chouettes — mais avec une tendresse évidente.

J'ai connu Carmiggelt quand j'ai fait mes débuts dans le journalisme. Lors de ma dernière visite à Amsterdam, n'ayant pas réussi à le dénicher dans l'un de ses cafés favoris, j'allai le voir chez lui. Ce jour-là, je me sentais déphasé par rapport aux nouvelles générations: tout le monde dans les cafés où je m'étais rendu m'avait paru incroyablement jeune, et les vieux amis étaient difficiles à trouver. Étant alors sur le point de me lancer à la recherche du temps perdu, je déclarai lugubrement: «Amsterdam n'est plus ce qu'il était.»

Baignant dans l'intimité d'une lumière rosée, ces deux belles de nuit attendent chez elles les visiteurs en quête d'aventures, dans le quartier réservé d'Amsterdam. La police procède à des vérifications pour s'assurer que les prostituées sont majeures et néerlandaises.





«Eh bien», me répondit Simon Carmiggelt, «moi non plus, je ne suis plus ce que j'étais.»

Je m'aperçus que j'avais laissé une certaine nostalgie obstruer ma tentative d'observation honnête. Carmiggelt entreprit de me convaincre que le fait qu'il ne hantait plus ses repaires habituels n'était pas un signe de mauvais augure pour la vie des cafés amstellodamois. Il me dit que la télévision, ici comme partout ailleurs, retenait beaucoup de gens chez eux, mais que le phénomène ne semblait guère, Dieu merci, affecter les jeunes. Son petit-fils sortait tous les soirs et rentrait débordant d'idées à la suite de discussions interminables. Certes, la criminalité augmentait, pas au point toutefois d'empêcher les Amstellodamois de mettre le nez dehors (exception faite de un ou deux endroits notoirement mal famés). En bref, il m'affirma qu'à Amsterdam le décor était aussi *gezellig*, sous toutes ses formes, qu'auparavant; seuls les personnages avaient changé. Et, si les garçons et les filles commençaient à sortir plus précocement qu'il y a, disons, trente ans, c'était là le résultat normal de l'évolution des mœurs et des conditions économiques.

Néanmoins, certains changements fondamentaux sont intervenus dans la vie publique d'Amsterdam depuis mon époque. L'un d'eux est l'afflux considérable de visiteurs étrangers. Sur le plan touristique, Amsterdam est plus populaire que n'importe quelle autre ville européenne, exception faite de Londres, de Paris et de Rome. Mais les visiteurs étrangers n'ont pas seulement modifié Amsterdam par leur présence physique. A leur intention, ou du moins à l'intention de ceux d'entre eux qui viennent de sociétés plus fermées, toute une nouvelle industrie est née — une industrie dont la production équivoque consiste en gadgets sexuels, en films pornographiques et en live-shows. Les établissements spécialisés en la matière sont concentrés dans une zone située juste à l'est du Zeedijk, c'est-à-dire digue de la mer, où ils occupent le long des canaux certaines des plus jolies maisons des XVII^e et XVIII^e siècles. Les quelques hommes d'affaires qui se sont partagés ce gâteau sont si puissants que la police n'applique pas les règlements interdisant les enseignes et les publicités au néon sur la façade de ces maisons. «Nous sommes parvenus à un compromis», m'a avoué à contre-cœur un représentant du Bureau des Travaux publics de la ville. «Ils maintiennent leurs écriteaux en dessous du second étage. Et l'entretien des maisons est à leurs frais.»

Dans le cadre de mon enquête, je me suis rendu dans l'un de ces palais du sexe. Je ne saurais avouer une excitation coupable; l'expérience tout entière m'a paru étonnamment ennuyeuse et plutôt répugnante. La plupart des autres visiteurs semblaient du même avis. Et pas plus parmi les clients que parmi le personnel je n'ai entendu un seul mot de néerlandais, ce qui confirmait ce que m'avait dit le représentant des Travaux publics: bien qu'il soit situé au cœur même de la ville, tout ce commerce est destiné aux étrangers et n'a rien à faire avec la vie quotidienne d'Amsterdam. En tout cas, les palais du sexe n'ont vraiment rien de *gezellig*: tous les clients se trouvent isolés les uns des autres par l'intimité factice du spectacle, l'absence de conversation, et l'humiliation gênante des acteurs.

Ce n'est pas une affirmation gratuite, car — contrairement aux apparences — l'attitude d'Amsterdam à l'égard du commerce du sexe peut, en réalité, être considérée comme un exemple de *gezelligheid*. Dans le quartier réservé traditionnel, l'intimité et l'agitation, le confort et l'aventure se trouvent mêlés comme dans aucune autre ville de ma connaissance. Il n'y a pas à Amsterdam de maisons de tolérance autorisées, mais on considère que ce que les gens veulent faire chez eux ne regarde qu'eux. Les belles de nuit d'Amsterdam sont des entrepreneurs privés, assises chacune à la fenêtre de son petit appartement. Peu de choses permettent de distinguer les prostituées des autres dames d'Amsterdam qui lisent ou tricotent à leur fenêtre, si ce n'est leur habillement assez réduit et les *schemerlampen* dont les ampoules sont un peu plus rouges que ne l'exige la lecture. Elles aiment aussi les rideaux de dentelle qui pendent comme des stalactites. En bref, leur attitude est incontestablement bourgeoise. Et, sans vouloir donner dans le romanesque à propos de la prostitution, je dois reconnaître que ces filles — j'en ai connu une ou deux — soutiennent d'une façon convaincante qu'elles exercent un métier comme un autre, mais plus rémunérateur que celui de serveuse ou de standardiste.

Aux termes d'un accord tacite avec la loi, elles ne sont pas disséminées dans toute la ville; elles se sont groupées dans une zone que l'on appelle *Walletjes*, ou petits murs, en raison des deux canaux aux berges élevées qui la délimitent: Oudezijds Voorburgwal et Oudezijds Achterburgwal. Au Moyen Age, ces deux canaux constituaient les murs intérieur et extérieur qui défendaient le flanc de la ville fortifiée. Aujourd'hui, là même où les habitants repoussèrent leurs assiégeants (ou bien, dans les mauvaises années, là où ils subirent leur domination), les Amstellodamois disposent d'un endroit où — pour reprendre les termes d'Albert Camus — «ils peuvent être ici et ils peuvent être ailleurs.»



L'atmosphère des cafés bruns



Derrière les vitres à petits carreaux d'une fenêtre, des joueurs d'échecs disputent un tournoi au café Het Hok, rendez-vous des amateurs de ce jeu.

Deux facettes apparemment contradictoires du caractère néerlandais — un besoin d'intimité et une grande sociabilité — se trouvent conciliées dans l'atmosphère chaleureuse des cafés bruns de la ville, ainsi appelés en raison de leur ameublement simple en bois et de leurs murs et plafonds ternis par la nicotine. Ces cafés sont partie intégrante de la société amstellodamoise : les habitants d'Amsterdam viennent s'y détendre en famille et

entre amis, voir un spectacle animé, jouer aux échecs, aux cartes, au billard, ou participer à d'autres activités. La conversation et la concentration s'accompagnent le plus souvent de bière à la pression et de genièvre — le premier gin du monde, inventé aux Pays-Bas au début du XVII^e siècle. Les cafés bruns sont pour la plupart de vieilles affaires familiales — lieux de détente à l'abri des courants sociaux, culturels ou politiques.

S'emparant du micro, une habitante du Jordaan entonne un refrain à l'intention de ses camarades réunis au café des Deux Cygnes. Les tours de chant sont devenus une tradition le dimanche après-midi parmi les habitués des cafés, où les étrangers sont accueillis avec un mélange de cordialité et de réserve.





La tête penchée sur leurs journaux et leurs revues, ces clients mettent à profit l'ambiance studieuse du De Engelbewaarder. On appelle cet établissement «Café Littéraire», en raison des nombreux auteurs et journalistes qui comptent depuis toujours parmi ses habitués.





Au café Huysman, quatre joueurs de cartes s'installent pour une partie tranquille à midi, sous l'œil intéressé d'un cinquième ami. Leur table est recouverte d'un tapis, élément décoratif très prisé par les propriétaires des cafés bruns d'Amsterdam et par les particuliers.





Dans l'ambiance chaleureuse de son propre café, Jan Bolle, chanteur populaire, accompagne à l'accordéon un de ses hôtes qui chante une composition gaillarde de Bolle. Comme beaucoup de cafés bruns, dirigés par des personnages hauts en couleurs, ce pittoresque établissement porte maintenant le nom de son propriétaire.







5

Histoire de deux quartiers

Les touristes ont tendance à considérer le vieux centre de la capitale comme la partie essentielle d'Amsterdam. Or, il n'en représente qu'une parcelle, et encore s'agit-il d'une parcelle unique. Les Amstellodamois sont extrêmement attachés à leur *buurt*, ou quartier (le mot *buurt* est l'abréviation de *nabuurt* qui, comme tant de mots néerlandais, a une origine anglaise. Si le centre constitue une entité esthétique et historique naturellement délimitée, ce n'est pas toutefois véritablement un quartier. La plupart de ses maisons abritent à présent des bureaux plutôt que des appartements, et les quelques particuliers qui y vivent n'ont pas « l'esprit de quartier » au sens où l'entendent les habitants des vrais *buurten* d'Amsterdam.

Amsterdam s'est développé en gros au cours des siècles selon le mode systématique de création de zones bien définies. Les nombreux secteurs distincts dont l'ensemble forme la ville sont facilement reconnaissables, car on attribuait souvent des noms apparentés aux rues de chaque *buurt* nouvellement constitué. On trouve ainsi plusieurs rues aux noms de peintres dans le Vieux Quartier sud, à proximité du parc Vondel, et d'autres aux noms d'îles des Indes orientales dans l'*Indischebuurt*, ou quartier indien, situé à l'est du centre. Au-delà de l'Oosterpark, s'étend au sud-est une zone où toutes les rues portent des noms sud-africains.

On ne saurait dire d'aucun quartier qu'il est « typique », mais je voudrais en distinguer deux en particulier : le Jordaan et le Jodenbuurt. Sur le plan topographique, ils vont de pair, car on les a construits au XVII^e siècle de part et d'autre de l'ancien centre : le Jordaan à l'ouest et le Jodenbuurt à l'est. Le premier était jadis un quartier ouvrier animé, et le second regroupait une partie des Juifs d'Amsterdam. Je dis « jadis » et « regroupait », car le Jordaan, s'il existe toujours, a beaucoup changé ; quant au Jodenbuurt, la Seconde Guerre mondiale s'est chargée de le rayer complètement de la carte, maisons et occupants compris. Connaître leur histoire s'avère toutefois indispensable pour comprendre l'Amsterdam d'aujourd'hui. La ville ne serait pas ce qu'elle est si ces deux quartiers n'avaient contribué à perpétuer ses traditions et à sauvegarder son patrimoine pendant plus de trois siècles. Mais le Jodenbuurt mérite notre attention pour une autre raison : sa destruction est l'un des plus grands drames de l'histoire d'Amsterdam et doit figurer dans tout livre qui se propose d'étudier la physionomie de la ville.

Le Jordaan proprement dit est bordé par le Brouwersgracht au nord, le Lijnbaansgracht à l'ouest, le Prinsengracht à l'est, et le Passeerdersgracht au sud. La moitié nord, au-delà du Elandsgracht, est restée authentique, pareille à elle-même, et une bonne partie de l'esprit du Jordaan en déborde vers l'est du Prinsengracht.

Comme dans les autres quartiers, la nomenclature des rues en souligne le caractère unitaire. De nombreuses artères et voies portent des noms de

Par cette fin d'après-midi, cette femme profite des derniers rayons du soleil et contemple, du perron de sa maison, le Herengracht. On a transformé en bureaux la plupart des demeures du XVII^e siècle, mais les vieux réverbères et la profusion de fleurs confèrent un charme tout à fait provincial à ce quartier.

fleurs et, comme si ces dernières n'étaient pas assez nombreuses pour baptiser toutes les rues, on trouve, outre Anjelijsstraat (la rue des œillets), des noms qui n'en finissent pas comme Tweede Anjelijsdwarsstraat (deuxième rue latérale des œillets)... A la fin du XVII^e siècle, un grand nombre de réfugiés huguenots français s'installèrent dans ce quartier et, à l'école, on nous apprenait que Jordaan est une déformation du mot français jardin, en raison même de tous ces noms de fleurs. Mais les érudits ont réfuté ce point de vue. Selon eux, la partie du Prinsengracht comprise entre le Brouwersgracht et le Passeerdersgracht s'appelait le Jordaan, d'après le fleuve du Jourdain en Terre Sainte; les habitants de cette section du canal auraient donné à leur quartier ce nom à consonance biblique. Peut-être les huguenots ont-ils mal compris le mot hollandais, ce qui concilierait les deux thèses!

Aux XVIII^e et XIX^e siècles, la population du Jordaan s'accrut considérablement, et le quartier regorgea bientôt d'ouvriers dans la misère; beaucoup parmi eux étaient — à l'instar des huguenots — des immigrants venant se réfugier dans la libérale Amsterdam pour fuir l'oppression politique ou religieuse d'autres pays. La plupart effectuaient des travaux ingrats et non spécialisés comme le tannage, le rétamage et le colportage (Hartenstraat, la rue du Jordaan où j'ai vécu après la guerre, tire son nom des tanneries de peaux de daim malodorantes qui se trouvaient là au XVII^e siècle). Cette population a toujours compté quelques artistes, imprimeurs, sculpteurs et intellectuels qu'attiraient la modicité et la bonhomie du quartier. Le cartographe du XVII^e siècle Johan Blaeu fit ses ravissants atlas (les collectionneurs modernes les évaluent, à l'heure actuelle, à plus de 40 000 dollars) dans une maison du Jordaan sur le Bloemgracht où il tenait une boutique avec son père; Govert Flinck, l'un des disciples les plus célèbres de Rembrandt, habitait à deux pas, et Rembrandt lui-même s'installa dans le Jordaan en 1660. Plus récemment, le peintre George Hendrik Breitner, qui mourut en 1923 après avoir vécu presque trente ans à Amsterdam, habita le long du Lauriergracht, dans la moitié sud du quartier.

Bien après le début du XX^e siècle, les conditions de vie dans le Jordaan restaient épouvantables, des familles entières s'entassant dans une seule pièce. Néanmoins, ces conditions misérables, s'ajoutant à d'autres infortunes partagées, donnèrent, à titre de compensation, naissance à un humour et une sociabilité qui devinrent la marque du quartier. L'isolement joua aussi un grand rôle, imprégnant la vie du Jordaan d'un parfum spécial. En 1908, un autobus relia pour la première fois le quartier au centre de la ville. Mais, comme ses gaz d'échappement noircissaient le linge séchant aux fenêtres (pratique encore courante), les riverains élevèrent de si vives protestations qu'on supprima le service au bout de quelques mois. Les habitants du Jordaan durent attendre la construction d'une ligne de tramway électrifiée en 1924 pour disposer d'un moyen de transport convenable desservant leur quartier au centre de la ville. En raison même de sa situation à part — forcée ou volontaire —, le Jordaan était devenu une sorte d'État dans l'État! Ses citoyens avaient des caractéristiques et des coutumes particulières: tenue vestimentaire, argot, chansons. Certaines de ces idiosyncrasies persistent encore, mais les courants unitaires du XX^e siècle en ont atténué d'autres.





Au cœur de la vieille ville, ces deux ménagères échangent les tout derniers cancans du voisinage — à la fenêtre de leur appartement respectif.

Parmi ces habitudes locales en voie de disparition, citons le costume que les habitants du Jordaan portaient dans les années vingt. Dans l'enceinte du quartier, les femmes mettaient de lourdes jupes de serge et des vestes blanches ou noires; elles chaussaient des sandales de cuir. En semaine, les hommes revêtaient un chandail et un pantalon de velours; le dimanche, ils passaient un costume bleu foncé avec une chaîne de montre noire, des souliers de couleur claire (généralement jaune), un plastron avec un col de papier et une casquette de marin en drap noir. Cette tenue ne se rencontre aujourd'hui que chez les personnes âgées. Quant aux enfants, ils portaient des sabots, que l'on donnait gratuitement aux plus pauvres dans les écoles communales du Jordaan.

Un grand nombre des métiers traditionnels du Jordaan a forcément disparu avec les nouvelles conditions de vie. Le quartier ne peut plus assurer la subsistance des petits métiers. L'orgue de barbarie est la seule activité propre au Jordaan, qui n'a presque pas perdu de sa vigueur. Les joueurs en égrenent les notes dans les rues du quartier, moyennant une contribution des passants. Pendant un siècle, ils ont loué la plupart de leurs instruments dans une boutique du Jordaan sise au 19 Westerstraat (anciennement Anjeliersgracht). Là, des générations successives de propriétaires ont assuré l'entretien de ces orgues et ont fabriqué les cylindres perforés égrenant les derniers airs à la mode. Huit d'entre eux sont toujours en bon état de marche!

Ces orgues de barbarie — énormes machines incrustées de tambours, de cloches, de statues et de scènes colorées de batailles célèbres — étaient aussi caractéristiques de la ville d'Amsterdam (leur nombre n'a pourtant jamais dépassé la trentaine) que ses pignons. Autrefois, trois hommes en assuraient le fonctionnement: l'un tournait la manivelle pour démarrer le mécanisme et les deux autres faisaient la manche de chaque côté de la rue. Les trois étaient nécessaires pour déplacer l'instrument d'un endroit à l'autre. Certains d'entre eux bénéficiaient d'une autorisation que leur avait délivrée l'Hôtel de Ville, mais d'autres œuvraient dans l'illégalité, d'où leur surnom de *leflopers*, *lef* signifiant courageux en argot du cru.

Tourner la manivelle de l'orgue n'était pas un simple travail mécanique, car chaque morceau avait un rythme propre. Ma mère me disait: «Ne passe jamais devant un bon orgue de barbarie sans marquer un temps d'arrêt», et, elle-même faisait, de gaieté de cœur, une pause sous la pluie pour extraire de son porte-monnaie une pièce qu'elle jetait aux joueurs ambulants. Malheureusement, très peu de ces musiciens acceptent encore de tourner ces manivelles! Aussi un petit moteur à essence actionne-t-il, à l'heure actuelle, la plupart des orgues! Je suis favorable à la suppression des métiers pénibles, mais je trouve stupide de voir, planté seul dans la rue, un orgue de barbarie — qui n'est pas après tout une nécessité sociale —, sa manivelle, mue par un moteur à combustion interne, tournant inexorablement à la même vitesse! Convaincu que j'aurais l'approbation de ma mère, je passe à présent sans m'arrêter. Je ne suis évidemment pas le seul à déplorer l'absence de ces musiciens ambulants qui jouaient autrefois de leur instrument avec amour. J'ai vu récemment un orgue arborant fièrement un écriteau sur lequel on pouvait lire ces mots: «Tourné à la main.»

Certes, n'oublions jamais que l'orgue de barbarie, à l'instar du colportage dans les rues, est l'expression d'un état de dénuement. Par conséquent, ne regrettons pas la disparition partielle ou totale de ces petits métiers ! Si les moments difficiles que le Jordaan a traversés appartiennent presque au domaine du passé, l'esprit de solidarité qu'ils ont engendré en contrepartie a résisté à l'épreuve du temps. Les habitants du Jordaan portent un amour quasi exclusif à leur quartier, envers lequel d'ailleurs tous les Amstellodamois manifestent une affection confinant à la sensiblerie.

D'où de tels sentiments tirent-ils leur origine ? Chaque fois que l'on s'est efforcé de dépeindre les caractéristiques de ce quartier exceptionnel, on en a inévitablement fait jaillir une image complexe. On a qualifié de « matriarcat » la société du Jordaan : les vieilles femmes que l'on appelle généralement « grand-mère » y jouissent d'une indépendance et d'une dignité particulières. Elles vont seules dans les cafés le soir, chose que vous ne verrez nulle part ailleurs à Amsterdam. Il y règne l'esprit de famille, et les parents prodiguent amour et attention à leurs enfants, qu'ils abandonnent rarement. Selon les représentants de la loi, lorsqu'une bagarre éclate dans le quartier, personne ne prévient la police par téléphone, comme c'est d'ordinaire le cas à l'est du Prinsengracht, car les gens préfèrent régler entre eux leurs différends.

Dans l'ensemble, les habitants du Jordaan sont faciles à vivre et manifestent peu de méfiance à l'égard des étrangers. Toutefois, ils supportent mal la prétention, et leur humour peut paraître lourd aux autres Amstellodamois. Lorsque j'habitais à la limite du Jordaan, je raccompagnai un jour à pied un de mes amis jusqu'à son domicile, situé le long du Rozengracht. Ce dernier portait une barbe, usage peu répandu à l'époque ; et, au cours de notre promenade, quelqu'un vida, sur sa tête, un seau d'épluchures de pommes de terre par la fenêtre, en criant, à la grande joie des voisins : « Par ici, le bouc ! »

Un autre trait des habitants du Jordaan est leur langage, que l'on appelle simplement le Jordaans. Il se caractérise par une imagination verbale et une grande volubilité émaillée de calembours. La plupart des Amstellodamois apprécient cet argot enjoué, qui ne résiste pas toujours cependant au voyage. On m'a raconté la triste histoire d'un boucher du Jordaan, parti s'installer à Utrecht. Son flot de plaisanteries, de calembours et de reparties ne trouvant aucun répondant chez les ménagères d'Utrecht, difficiles à émouvoir, il ne tarda pas à sombrer dans la mélancolie.

La langue néerlandaise est, dans l'ensemble, très riche en proverbes et en dictons, dont les habitants du Jordaan sont particulièrement friands. En raison de leur caractère familial et non littéraire, ces dictons perdent tout leur sel une fois traduits ; mais, avec l'accent du Jordaan, il s'en dégage un bon sens, qui n'échappe pas aux jeunes. En voici deux exemples empruntés au monde pédagogique : « Les enfants qui disent 'je veux' auront la fessée » ; et « Les petits cochons difficiles n'engraissent pas. »

La prédilection des habitants du Jordaan pour les proverbes est très néerlandaise, mais leur amour de la musique et du chant a quelque chose de latin ou presque. Leur goût pour les bals publics est inhabituel aux Pays-Bas, surtout dans les Provinces du Nord : vous verrez les gens danser dans les

cafés du Jordaan, mais jamais dans les autres quartiers de la ville (à l'exception des discothèques). Les plaintes du Jordaan ont un style à la fois pathétique et grandiloquent; on y parle d'amours déçues, de jalousies, de mères délaissées, de tombes d'enfants. Les chanteurs y font honneur avec un grand enthousiasme.

Ce côté sentimental explique peut-être un aspect assez surprenant — même s'il est parfois mal compris — du Jordaan. Il fait partie du mythe romantique selon lequel les habitants du quartier seraient de fervents monarchistes. En réalité, ces derniers portaient une affection particulière à la vieille reine Wilhelmine, qu'ils considéraient comme une grand-mère et qui manifestait une dévotion évidente pour «le peuple», auquel elle parvenait même à s'identifier. Une partie de cette affection s'explique peut-être par les tribulations partagées de la Seconde Guerre mondiale. Néanmoins, les habitants du Jordaan ont un esprit essentiellement pratique: ils ont l'habitude de voter pour les socialistes et comptent parmi eux un grand nombre de communistes.

Le sentiment antigouvernemental du quartier, prompt à se réveiller, a donné lieu à des soulèvements au XIX^e siècle, puis au cours de la Crise des années trente. Je me remémore fort bien la révolte de 1934. Peu de choses d'un point de vue international, elle revêtit le caractère d'un grand événement dans l'Amsterdam d'avant la guerre, et résulta d'une décision des autorités de diminuer l'allocation-chômage en pleine crise. Les travailleurs descendirent dans les rues, et le défilé de protestation dégénéra en émeute. Les habitants du Jordaan accueillirent les forces de l'ordre, envoyées sur les lieux, par des jets de pavés qu'ils avaient arrachés à la chaussée, puis ils se replièrent derrière des barricades. Les pouvoirs publics appelèrent l'armée à la rescousse pour rétablir une situation normale, mais, pendant plusieurs jours, les manifestants réussirent à tenir en échec la police et la troupe. Une fois le calme revenu, on déplora au nombre des victimes six morts et trente blessés. Le Jordaan n'y gagna rien, exception faite d'une modernisation bien ironique au regard des événements: en vue de priver ses habitants des munitions qu'ils avaient à portée de main, la municipalité fit remplacer les vieux pavés de ses rues par de l'asphalte.

Cet état d'esprit du Jordaan s'est manifesté à d'autres occasions, notamment lors de la grève historique de février 1941 contre les Allemands, dont je parlerai un peu plus loin, et à l'occasion de l'élaboration d'un projet civique, au début des années soixante-dix, faisant courir au quartier le risque d'être complètement défiguré.

En 1969, la municipalité établit un plan de rénovation détaillé du Jordaan qu'elle soumit à l'approbation publique. Comme les urbanistes se sont toujours révélés particulièrement actifs à Amsterdam, ils envisagèrent de raser toutes les vieilles petites maisons du quartier et pensèrent rendre leurs habitants plus heureux en les relogant dans de grands immeubles se dressant au milieu d'un océan de voitures. Un tel plan aurait entraîné une dispersion massive, car la plupart des occupants se seraient trouvés dans l'impossibilité d'acquitter les loyers relativement élevés des nouveaux appartements subventionnés. Une ségrégation artificielle entre la zone



Dans une rue du Jordaan où retentissaient jadis les cris des marchands de poisson et des colporteurs de pots et de casseroles, les promeneurs flânent, de nos jours, au milieu des boutiques et des snack-bars. Les nouveaux commerces ont redonné vie au quartier le plus pauvre d'Amsterdam.

résidentielle et la zone commerçante aurait fait place à un ensemble de boutiques, de bureaux et de maisons.

Aussi les habitants du Jordaan et les autres Amstellodamois élevèrent-ils de vives protestations à l'encontre de ce plan. On l'abandonna donc, et on lui substitua un projet — finalement adopté en 1973 — visant à limiter les démolitions et à échelonner la construction des nouveaux immeubles en vue d'éviter un déplacement massif des habitants du quartier; on voterait des crédits pour la restauration des bâtiments vétustes, on consentirait d'importantes allocations aux vieux habitants du Jordaan pour leur permettre de rester dans leurs logements remis en état, et on garderait cet ensemble de maisons et de boutiques afin de conserver au quartier son autonomie, puisque tout s'y trouve réuni dans un faible rayon.

Lors de ma dernière visite au Jordaan, j'ai eu l'impression que ces bonnes intentions n'étaient pas restées à l'état de vœu pieux. Avant de m'y aventurer, j'avais entendu des commentaires attristés sur les élégantes galeries d'art, les boutiques de luxe et les magasins de spécialités qui envahissaient le Jordaan, jadis si populaire. C'est vrai, ces commerces étaient bien visibles. Cependant, à mes yeux, leurs propriétaires représentent les dignes successeurs des artisans et des colporteurs ingénieux des siècles passés. Il est doux et nostalgique de lire des documents sur le Jordaan du temps jadis, quand on pouvait y acheter une paire de chaussures d'occasion ressemelées pour soixante cents hollandais, et quand un tailleur vous y arrangeait votre costume pour un florin ! Le commerce a apporté à ce quartier la prospérité, mais sans en détruire le caractère et l'esprit. Personne ne peut donc y trouver à redire ! Les marchands de tableaux, de jeans étroits et

de tonnelets de xérès espagnol sont les instruments d'un remarquable sur-saut économique. Sans eux, le Jordaan aurait sans nul doute fini par mourir, car aucune communauté ne peut se permettre de devenir un musée.

Le quartier de Jodenbuurt n'a pas à se poser le problème de sa survie, car il n'existe plus. Toutefois, jusqu'à sa disparition au cours de la Seconde Guerre mondiale, le Jodenbuurt, comme le Jordaan, a beaucoup apporté à la langue, à l'humour, à la culture, et au caractère d'Amsterdam. Les immigrants juifs se sont, à toutes les époques, traditionnellement installés dans ce quartier, situé à l'est du vieux centre, entre le canal de l'Oudeschans et le zoo. Les plus pauvres habitaient autour de Waterlooplein; plus à l'est, dans une partie appelé le Plantage (la Plantation), les maisons étaient plus vastes, les rues plus larges, et les gens plus aisés. Comme dans le Jordaan, il régnait un sens étroit de la communauté, mais ce dernier reposait sur la religion et les us et coutumes plutôt que sur le sentiment de solidarité ouvrière.

Le nom de «Jodenbuurt» signifie simplement «quartier des Juifs». Toutefois, cette appellation un peu sèche n'implique nullement l'existence d'un ghetto ou d'un «monde à part». Les Amstellodamois ayant toujours été totalement étrangers aux préjugés religieux, il s'est donc révélé inutile d'en parler en recourant à des circonlocutions. Les Juifs d'Amsterdam n'ont pas eu à chercher à s'identifier ou à éviter de le faire. La question simplement ne se posait pas. Un certain Samuel Sarphati s'inscrit dans la lignée des grands Amstellodamois du XIX^e siècle. À l'école, on nous apprenait qu'il se trouvait à l'origine de la création de logements sociaux, de services municipaux, comme le ramassage des ordures, et de la construction d'une fabrique de pain qui fournissait à la ville ce bien de consommation courante à meilleure qualité et à moindre prix (on lui doit également l'hôtel Amstel). On nous parlait de Sarphati en classe, parce qu'on le considérait comme un grand philosophe; c'est seulement à l'arrivée à Amsterdam de l'armée allemande que j'appris qu'il était juif, car les autorités d'occupation rebaptisèrent alors la rue Sarphati rue Muiderschans, nom local choisi dans un but d'harmonisation avec le Muidergacht et le Muiderpoort adjacents.

Un de mes amis, rédacteur en chef d'un hebdomadaire amstellodamois, combattit un jour violemment une initiative (dont l'intention était bonne) visant à interdire à Amsterdam l'utilisation du mot *voddenjood*, signifiant «Juif chiffonnier» pour lui substituer *voddenman*, signifiant «homme chiffonnier». Il disait que les chiffonniers d'Amsterdam étaient traditionnellement juifs et qu'ils ne cherchaient pas à s'en cacher. Mon ami rédacteur était lui-même de cette confession.

Je me contente d'effleurer ici ce phénomène reconnu complexe. N'allez pas imaginer que je veuille dépeindre les Amstellodamois sous un jour meilleur et faire accroire que l'antisémitisme n'a jamais existé dans cette ville. L'arrivée, dans les années trente, d'une vague de réfugiés juifs originaires d'Allemagne donna lieu à de nombreux commentaires déplaisants. Toutefois, l'hostilité des Amstellodamois visait en réalité le côté germanique — et non le côté juif — des nouveaux venus. Les immigrants faisaient, en effet, ce que nous appelions alors le complexe du «*bei-uns*» (du «chez nous»); les premières victimes du nazisme n'avaient pas encore

bien compris la nature profonde de ce mouvement, et se laissaient donc aller à raconter comment les choses étaient faites de façon plus efficace *bei-uns* qu'aux Pays-Bas.

Mais c'étaient là des irritations d'ordre mineur, et le massacre ultérieur qui suscita l'horreur chez tous les Amstellodamois les balaya à jamais. Après l'invasion allemande de 1940 et l'application des mesures raciales nazies, la population non juive de la ville réagit spontanément en prononçant ses mots: «Ils ne peuvent pas faire cela à *nos* Juifs.» J'ai entendu moi-même ces paroles sortir de la bouche de nombreux Amstellodamois. Et beaucoup de Juifs néerlandais s'abstinrent de se cacher ou de fuir, parce qu'ils crurent, eux aussi, que les Allemands n'oseraient pas les traiter différemment des autres citoyens d'Amsterdam. Les abominations qui en résultèrent revêtirent un caractère d'autant plus tragique qu'elles eurent lieu dans une ville connue depuis des siècles pour son hospitalité à l'égard des individus de toutes confessions.

Les premiers Juifs — des marchands sephardim — apparurent à Amsterdam au ^{xvi}^e siècle. Ils arrivaient du Portugal, où l'Inquisition s'acharnait à leur ravir le contrôle du commerce prospère auquel ils se livraient entre la péninsule Ibérique et l'Europe septentrionale. Certains parmi eux avaient transféré leurs activités à Anvers, mais, quand la ville passa sous la domination espagnole en 1585, ils s'installèrent à Amsterdam, en compagnie d'un grand nombre de marchands protestants, pour fuir les persécutions catholiques. D'autres, originaires d'Espagne et du Portugal, ne tardèrent pas à venir les y rejoindre.

Quelques-uns de ces Ibères étaient issus de familles aisées; leurs noms s'inscrivent parmi les actionnaires des Compagnies des Indes occidentales et orientales. Au début, ils n'eurent pas les mêmes droits que les autres habitants de la ville. On leur ferma la porte de certains commerces et métiers, on leur interdit les mariages mixtes, et on les priva de la possibilité d'avoir à leur service des domestiques chrétiens. Toutefois, par rapport aux Juifs des autres cités européennes, ils jouissaient d'une liberté exceptionnelle, car Amsterdam tenait particulièrement à respecter l'engagement de liberté religieuse qu'avaient contracté les Provinces protestantes de la jeune République néerlandaise en 1579, au moment où elles luttèrent pour s'affranchir du joug impérialiste de l'Espagne catholique. C'est ainsi que, vers l'année 1600, des propriétaires fonciers — chrétiens — adressèrent une requête au conseil municipal. Ils lui demandaient crûment de préciser, par un arrêté, «les endroits de la ville où les Juifs recevraient l'autorisation de s'installer». Il leur fut répondu que les Juifs pouvaient résider partout où ils le désiraient.

Selon l'article ^{xiii} du traité stipulant «la liberté de conscience» et portant création de la République néerlandaise, personne ne pourrait être inquiété ou persécuté en raison de ses convictions religieuses. Cependant, la liberté de culte n'existait pas; c'était, disait-on, un problème civique qui relevait du maintien de l'ordre public. Peu après l'instauration de la République protestante, les catholiques recommencèrent à officier, mais ils prirent la précaution de célébrer leurs services religieux dans des *schuilkerken*, ou

sanctuaires cachés. De leur côté, les Juifs traversèrent en 1603 une période difficile, lorsque les pouvoirs publics interrompirent, rue Jonker, une réunion de fidèles organisée à l'occasion du Yom Kippour, et arrêtaient le premier rabbin d'Amsterdam en la personne de Uri Halévi. Plus tard, on sut que les autorités avaient pris cette mesure à la suite d'une rumeur selon laquelle les Espagnols — toujours l'ennemi, puisque la République était encore en guerre avec l'Espagne — y fomentaient une conspiration. Les autorités avaient cru à tort à un conclave espagnol, car la plupart des Juifs portaient des noms espagnols et s'exprimaient dans cette langue, ou en portugais. Dès qu'elles s'aperçurent que le rabbin Halévi ne se trouvait à la tête d'aucun « complot papiste », elles le relâchèrent immédiatement. Après 1630, on laissa à la communauté juive l'entière liberté de célébrer, en toute tranquillité, les services religieux. La synagogue portugaise, construite sur la Jonas Daniël Meijerplein entre 1671 et 1675, loin de se dissimuler aux regards des passants, s'enorgueillit d'être l'un des bâtiments les plus remarquables d'Amsterdam.

Ce n'était pas seulement un pur libéralisme humanitaire qui incitait Amsterdam à se comporter correctement avec les Juifs et à accepter leur présence dans la ville. Marchands avisés, ces derniers contribuaient au succès des entreprises commerciales aux Indes; aussi les autorités leur firent-elles maintes concessions pour les encourager à rester à Amsterdam! Le gouvernement appuya les décisions prises par les chefs religieux chaque fois qu'elles n'entraient pas en conflit avec les lois néerlandaises; il autorisa les Juifs à tenir certains commerces — celui de boucher, par exemple, indispensables à une pratique totale de la religion — et légalisa les mariages des membres de la communauté.

Dans la première moitié du ^{xvii}^e siècle, les réfugiés en provenance d'Allemagne affluèrent à Amsterdam. Ils fuyaient les persécutions résultant des luttes politiques et religieuses de la guerre de Trente ans, qui démembra la majeure partie de l'Europe entre 1618 et 1648. Des groupes de Juifs polonais et lituaniens suivirent en 1650. Ces Juifs ashkenazim étaient, pour la plupart, très pauvres — souvent même, dans le dénuement —, et n'avaient ni l'éducation ni les relations dont pouvaient s'enorgueillir les Sephardim.

Les Ashkenazim, qui étaient devenus pour la plupart des marchands ambulants et des colporteurs, se heurtaient à la vive hostilité des chrétiens néerlandais; néanmoins, la municipalité d'Amsterdam resta libérale à cette époque. Si, à partir de 1668, on ferma aux Juifs la porte de certains métiers et commerces contrôlés par les guildes, on n'appliqua pas à la lettre ces restrictions. Les corporations de courtiers, de libraires, de chirurgiens en acceptèrent quelques-uns, et la corporation des poissonniers de Saint-Pierre ne fit jamais preuve de discrimination à leur égard. En 1748, une récession dans l'importante industrie du diamant à Amsterdam — elle n'avait pas de guilde et était dominée par les Juifs — débaucha de nombreux ouvriers chrétiens. Ces derniers réclamèrent la création d'une guilde dans cette branche d'activité, de façon à en exclure les Juifs ou à en limiter le nombre; le gouvernement refusa, soulignant que ces derniers se trouvaient à l'origine même du commerce du diamant.



RIJSMUSEUM, AMSTERDAM

«La Fiancée juive», l'une des plus belles œuvres de Rembrandt, fut probablement commandée à l'artiste en 1665, alors qu'il habitait le Jodenbuurt. Ce couple sepharadi représenterait des personnages de l'Ancien Testament — peut-être Isaac et Rébecca.

Les autres provinces de la République néerlandaise différaient d'Amsterdam dans leur attitude à l'égard des Juifs. Lors de ma visite au nouveau musée juif au Poids Public du Nieuwmarkt, je suis tombé sur une proclamation grossièrement imprimée, publiée au XVIII^e siècle dans l'*Overijssel*, dans l'est des Pays-Bas, menaçant de mort les Juifs «porteurs d'armes» et les fermiers donnant asile à des «bandes de Juifs». Rien ne prouve que la menace ait été mise à exécution. Apparemment, ce document reflète un état de panique temporaire, comme le cas se produit parfois chez des populations rurales incultes: ces «bandes de Juifs» étaient probablement des colporteurs, qui allaient de ferme en ferme vendre des rubans, des peignes et des aiguilles. Toutefois, ce document rappelle fort à propos que, même aux Pays-Bas, le mauvais côté de la nature humaine l'emporte malheureusement parfois sur le bon!

La présence des Juifs à Amsterdam n'eut pas pour la ville que des incidences financières. Le rabbin Menasseh Ben Israël, successeur de Uri Halévi, fonda une imprimerie hébraïque à Amsterdam et le tout premier livre de prières en hébreu sortit des presses en 1627. L'importance de cet événement dans le monde de l'imprimerie dépassa de loin la communauté juive locale: l'hébreu était la langue de la Bible et des grands ouvrages philosophiques; bientôt les livres en hébreu édités à Amsterdam se répandirent dans toute l'Europe. Amsterdam commença aussi à publier des livres — en français, en latin et en d'autres langues — qui étaient frappés d'interdiction ailleurs. Ces ouvrages, passés en contrebande dans les autres

pays, portaient souvent en frontispice les mots suivants: «Publié en Eleutheropolis», c'est-à-dire dans «la ville de la Liberté».

Rembrandt habita, pendant de nombreuses années, juste en face de la maison du rabbin Menasseh. Les deux hommes étaient amis, et le peintre a dessiné quatre illustrations pour le traité philosophique de Menasseh intitulé: *La Piedra gloriosa*, publié en portugais et en hébreu en 1655. Trente-cinq portraits de Juifs attestent également des bonnes relations de Rembrandt avec ces gens cultivés. De plus, le peintre a laissé des tableaux représentant des scènes bibliques où il magnifia la richesse des cérémonies sephardim qu'il connaissait: à l'époque, les rabbins revêtaient encore le caftan pourpre ou violet de Sepharda («Ibérie» en hébreu) et se couvraient la tête de sombreros andalous à larges bords.

Au XVIII^e siècle, la communauté juive d'Amsterdam devint la plus nombreuse et la plus importante d'Europe. Beaucoup d'Ashkenazim continuaient à immigrer d'Europe orientale; vers 1795, ils étaient à Amsterdam un peu plus de 20 000 contre 2 800 Sephardim. En 1796, sous l'influence de la France révolutionnaire, les Pays-Bas mirent un terme à toute forme de discrimination légale encore existante envers les Juifs. A la République moribonde de la fin des guerres napoléoniennes succéda un royaume de Hollande, sous l'hégémonie de Louis, frère de l'empereur des Français. Après la défaite de la France en 1815, la Hollande resta une monarchie. Deux ans plus tard, dans un souci égalitaire d'intégration des Juifs à la population, le premier roi des Pays-Bas, Guillaume I^{er}, rendait obligatoire dans les écoles juives l'usage du néerlandais pour les matières d'enseignement général. Il autorisait l'emploi de l'hébreu ou de la langue nationale pour l'instruction religieuse, mais banissait le yiddish — sorte d'allemand parlé par la plupart des Ashkenazim —, d'où l'affaiblissement considérable de cette *lingua franca* internationale parmi les Juifs. En revanche, la pratique accrue du néerlandais contribua à réunir les groupes sephardim et ashkenazim en une seule communauté, encore que complexe et variée.

Au musée juif où j'ai vu la proclamation de l'Overijssel, les principales pièces exposées sont des objets précieux en provenance des synagogues. En or et en argent, elles pourraient conférer une impression de prospérité générale, fort loin de la réalité de l'époque. A la fin du XIX^e siècle, en effet, lorsque la population juive de la ville atteignit les 54 000 individus, le Jodenbuurt pouvait rivaliser avec le Jordaan pour sa misère sordide. Le spectateur le trouvait peut-être pittoresque mais il était le seul — les marchands d'oranges, de vêtements d'occasion et de tasses ébréchées auraient volontiers sacrifié cet aspect «couleur locale» pour des habits corrects et un repas décent dans leur estomac! Cependant, à l'image du Jordaan, les souffrances partagées contribuèrent à forger un esprit de solidarité puissant, un humour et un argot local qui pénétrèrent la langue usuelle d'Amsterdam. Les Juifs appelaient la ville *Makom* («lieu» en hébreu) que les autres Amstellodamois déformèrent en *Mokum* et adoptèrent pour désigner Amsterdam en argot.

Vers les années trente, alors que j'étais encore enfant, les taudis aux alentours de Waterlooplein avaient fait place à des écoles et à des logements



Témoignant de la réputation d'Amsterdam pour la taille des gemmes, on confia à la maison Asscher en 1908 le soin de tailler et de polir (ci-dessus) le plus gros diamant encore jamais trouvé, le Cullinan (3024 carats). Selon la légende, l'ouvrier chargé de cette opération, se serait évanoui de soulagement après avoir réussi le premier clivage. A droite, cet artisan de l'atelier Asscher examine un diamant brut.



décents. De plus, les services de santé publique — gratuits pour ceux qui sollicitaient leur aide — étaient aussi satisfaisants que la science le permettait à l'époque. (Je parle en connaissance de cause, car l'argent faisait également défaut à ma famille pour lui permettre de recourir à la médecine privée.) Toutefois, ces légers changements n'avaient pas modifié l'ancien esprit du quartier. Waterlooplein et Jodenbreestraat (la grande rue juive) débordaient de vie, et le marché du dimanche matin, dans le Jodenbuurt, attirait des gens venus des coins les plus retirés de la ville. Les vendeurs y faisaient montre d'un tel bagout qu'ils auraient réussi à vendre une brosse à cheveux à un chauve !

En dehors des marchés de plein air, l'industrie du diamant constituait le seul autre secteur spécifiquement juif de la vie économique d'Amsterdam. A l'époque, les gentils représentaient le tiers des travailleurs de cette branche d'activité, car les Juifs possédaient et dirigeaient pratiquement toutes les entreprises importantes. Ces maisons jouissaient d'une très grande réputation de par le monde. L'usine Asscher, construite sur le modèle d'un château médiéval, avec ses remparts de briques munis de merlons et de créneaux, était le fleuron de cette industrie. Elle se trouvait près de l'Amstel dans la Tolstraat, au sud du parc Sarphati et à l'ouest du Jodenbuurt proprement dit. Les ouvriers habitaient à proximité dans des rues baptisées fort à propos de l'Émeraude, du Saphir, ou de la Topaze. Ces rues existent toujours et les maisons qui s'y trouvent nous paraissent absolument remarquables pour des logements sociaux de cette première moitié du xx^e siècle. Or, les travailleurs ne le devaient qu'à eux-mêmes. L'Union générale néerlandaise des Ouvriers diamantaires, l'un des premiers syndicats puissants d'Amsterdam, se battit avec succès pour la journée de huit heures et de meilleures conditions de travail et de logement.

L'un des survivants de cette florissante industrie du diamant d'avant la guerre m'en a parlé. Il existait une grande solidarité parmi les ouvriers. «J'appellerais cela de la fraternité, si ce n'était trop pompeux, me dit-il. Nous avions toutes sortes de traditions: par exemple, nous allions au café certains jours, et nous emmenions nos femmes à l'opéra italien, chaque semaine. Dès le début, les contremaîtres nous avaient recommandé de lire. «L'éducation, c'est la puissance», disaient-ils. Nous avions notre propre bibliothèque, fort bien documentée d'ailleurs. Mon frère et moi habitions la rue du Diamant. Mon frère ne s'en sortait pas!» Ils furent nombreux à ne pas se tirer d'affaire pendant la guerre. Et, de nos jours, bien que l'industrie diamantaire à Amsterdam ait progressivement reconquis son ancienne place dans le monde, et que l'usine Asscher connaisse une nouvelle prospérité, un tiers seulement des ouvriers de ce secteur d'activité sont juifs.

L'essence de l'humour juif tient peut-être à une faculté d'ironiser, de rejeter les catastrophes de la vie par une plaisanterie à ses propres dépens. S'il en est ainsi, cela cadre parfaitement avec l'atmosphère d'Amsterdam dans les années trente. Les Pays-Bas, pays pauvre et petit, se sentaient faibles face aux grands remous politiques qui ébranlaient le monde. Mais, en raison de leur neutralité, ils étaient également tranquilles. Nos ennuis, d'ordre mineur, restaient au moins dans les limites d'une expérience humaine normale. Mais tout changea brutalement.

Le quartier du Jodenbuurt, que j'ai décrit, fut littéralement détruit entre 1941 et 1943. Les troupes allemandes attaquèrent les Pays-Bas dans la nuit du 9 mai 1940, un jeudi. Je m'en souviens très bien. J'étais allé à la dernière séance de cinéma, et, alors que je regagnais aux environs de minuit mon domicile à bicyclette, j'entendis dans le lointain le grondement des canons antiaériens néerlandais. Cela n'avait rien d'extraordinaire: depuis des mois, les Pays-Bas prouvaient leur neutralité en tirant sur tous les avions non identifiés qui survolaient leur espace aérien. Mais le lendemain matin, ma mère entra dans ma chambre vers les six heures et me déclara: «Nous sommes en guerre.» Couché dans mon lit, je fus pendant un moment pris de tremblements de la tête aux pieds; je réussis à me calmer, et, par la suite, ne ressentis jamais plus une telle panique.

Dans les rues, les gens formaient déjà de longues queues devant les épiceries et les marchands de chaussures. Après tous ces siècles de paix, ils devinaient instinctivement les privations que la guerre risquait d'apporter. Pourtant, nous prîmes vite conscience de la limite de nos possibilités et de nos prévisions! Nous pensions tous qu'il existerait un front de tranchées, quelque part à l'est du Zuyderzee, et à l'école nous discussions pour savoir qui serait appelé en premier. Mais ce n'était pas 1914; quatre jours plus tard, le ciel au-dessus d'Amsterdam s'obscurcissait de la fumée noire des réservoirs de pétrole en flammes; le lendemain, les colonnes allemandes défilaient dans la ville. L'armée néerlandaise avait déposé les armes. Il n'y eut ni armistice, ni reddition du gouvernement néerlandais qui, en exil, restait en guerre avec l'Allemagne.

Pendant l'automne 1940, les Allemands promulguèrent la première de leurs séries de mesures antisémites, en chassant de leur poste tous les



COLLECTION DE GROOT. SANTPOORT. PAYS-BAS

Bravant les pluies de septembre 1940, cet Amstellodamois provocant, portant seulement chapeau, chaussettes et chaussures, traverse la Leidseplein dans une manifestation solitaire contre le rationnement des vêtements imposé par les autorités nazies. Six mois plus tard, de nombreux citoyens manifestèrent en masse contre la première rafle de Juifs à Amsterdam.

fonctionnaires juifs. En février 1941, des troubles éclatèrent entre des ouvriers juifs et des nazis allemands et néerlandais. Le 22 février, les Allemands commencèrent leurs rafles de représailles à la Jonas Daniël Meijerplein. Ils arrêtaient au hasard 425 Juifs de moins de trente-cinq ans, et les déportèrent vers les camps de la mort, dont personne n'avait encore entendu parler aux Pays-Bas.

Au nouveau musée d'Histoire d'Amsterdam situé Kalverstraat, se trouve une photographie que j'ai souvent regardée longuement. Elle date du 22 février 1941 ; on la doit certainement à un amateur, car elle n'est pas très bonne. On y voit la place, recouverte d'une couche de neige déjà ancienne : l'hiver 1940-41 fut extrêmement rigoureux et interminable. Des soldats allemands casqués se tiennent debout. Le personnage central de la photographie est un Juif ; il avance vers l'appareil qui est, de toute évidence, dissimulé quelque part. Il porte un long pardessus noirâtre, une chemise blanche et un nœud papillon noir. Qui est-il ? Un garçon de café, un musicien ? Nous ne le saurons jamais, car aucun des Juifs arrêtés ce jour-là n'a survécu. Un Allemand, arborant la casquette et la capote ceinturée que nous apprîmes par la suite à si bien reconnaître, est sur ses talons. Il a le grade de sergent ou d'adjudant, d'après le pistolet fixé à sa ceinture. L'homme au pardessus noir ne paraît ni effrayé ni indifférent, mais son visage reflète une expression étrange et insaisissable. Il vit une expérience totalement inconnue aux Pays-Bas, et semble en prendre note. En revanche, l'officier sourit face à l'appareil ; il a l'air détendu du vacancier qui se laisse photographier. Ce n'est pas un S.S. fanatique, mais un membre quelconque de l'armée allemande, dont les soldats se sont rendus par milliers aux Pays-Bas, après la guerre, pour montrer à leurs femmes leur lieu de garnison.

Nous pouvons d'un coup d'œil facilement imaginer l'anéantissement de la

communauté juive d'Amsterdam et, pour moi, cette photographie tient du cauchemar. A présent, je me rends compte, après tant d'années écoulées, que la haine ne sert aucune fin, qu'elle est tout à fait inadmissible. Pourtant, je comprends fort bien un libraire dont la vitrine affiche encore : « Nous ne parlons pas allemand. »

Il arrive souvent que des événements survenus dans un quartier de la ville passent totalement inaperçus partout ailleurs. Mais conducteurs de tramways et postiers avaient vu la rafle de Meijerplein, au cours de laquelle les Allemands embarquèrent, avec une brutalité non dissimulée, les gens à bord des camions de l'armée. Le 24 février, les ouvriers d'Amsterdam, de toutes confessions, se réunirent pour organiser une manifestation. Des communistes — membres du parti communiste amstellodamois, clandestin mais structuré, particulièrement puissant parmi les dockers — appelèrent à une grève générale en signe de protestation. Le lendemain matin, on ne vit à l'horizon ni tramway, ni voiture de voirie, ni facteur en tournée ! En quelques heures, les usines, les bureaux, et les magasins d'Amsterdam s'étaient pratiquement tous vidés. La ville tout entière était plongée dans un silence des plus sinistres.

L'après-midi, la grève se propagea sur un rayon de seize à vingt-cinq kilomètres autour de la ville ; elle gagna Haarlem, Zaandam et la région d'Hilversum. Les Allemands proclamèrent l'état de siège, décrétèrent la dissolution du conseil municipal, et dépêchèrent des soldats dans toute la ville. Ils arrêtèrent et fusillèrent les grévistes ; en quelques jours seulement, les Allemands avaient maté la rébellion. Ce fut la première et la seule et unique fois que les habitants d'une ville de l'Europe occupée se mettaient en grève — ce qui était un grave délit à l'encontre du Reich — par solidarité avec leurs concitoyens juifs.

Par la suite, la déportation des Amstellodamois juifs se fit systématiquement et, c'est tragique à dire, sous l'administration méthodique de quelques dirigeants juifs qui s'imaginaient que, s'ils coopéraient avec l'envahisseur, leurs semblables s'en sortiraient peut-être mieux. Or, sur plus de 80 000 Amstellodamois juifs, on a estimé à près de 70 000 ceux qui moururent dans des camps de concentration. On a évalué approximativement à 12 000 le nombre de ceux qui se cachèrent, dont 7 000 étaient encore libres à la fin de la guerre.

Anne Frank figure au nombre des victimes. Son journal intime sur sa vie secrète à Amsterdam au moment de l'Occupation — publié en 1947 — allait plus tard bouleverser des millions de lecteurs de par le monde. Elle s'était réfugiée avec les siens le 12 juin 1942 dans un *achterhuis* caché (partie arrière d'une maison) — à présent célèbre — du Prinsengracht, où les Allemands vinrent les arrêter le 4 août 1944. Se cacher — en néerlandais, *onderduiken* (littéralement, plonger sous l'eau) — était le fait non seulement des Juifs mais aussi des hommes réquisitionnés pour le travail obligatoire en Allemagne, et des résistants. Beaucoup de gens vécurent pendant la guerre dans des cagibis et des greniers, passant des heures chaque nuit à écouter sur de petits postes à galène les nouvelles transmises de Londres par la BBC. Se cacher n'était pas chose facile dans une contrée aussi plate et uniforme

Ce buste d'Anne Frank semble regarder avec envie par la fenêtre de cette maison du Prinsengracht où elle se cacha, avec les siens, pendant près de deux ans, avant d'être arrêtée par la Gestapo en 1944. La jeune Juive y écrivit son journal intime relatant sa vie pendant l'Occupation allemande. Elle mourut avant son seizième anniversaire. On a gardé, en guise de mémorial, ce refuge d'un dénuement poignant.



que les Pays-Bas; aussi la chance jouait-elle un rôle essentiel en matière de survie. Naturellement, les Amstellodamois qui offraient asile aux *onderduikers* risquaient gros. D'aucuns se montrèrent extrêmement courageux, d'autres réclamèrent à leur hôtes des sommes d'argent considérables. Si la guerre à Amsterdam eut ses héros, elle compta aussi inévitablement sa cohorte de lâches, et d'individus cupides ou indifférents!

Je me souviens du jour où la rumeur de l'assassinat d'un officier nazi néerlandais haut placé se répandit dans la ville, au début de l'année 1943. Si tous les Amstellodamois se réjouirent de cette nouvelle — ils avaient terriblement honte de ces Néerlandais qui pactisaient avec l'ennemi —, l'événement toutefois les choqua, car il s'agissait là du premier crime politique commis à Amsterdam depuis 1672, quand deux dirigeants d'une faction aristocratique étaient morts sous les coups portés par des voyous.

Les Amstellodamois ordinaires firent face comme ils le purent. Ils ont toujours eu l'habitude d'écrire des commentaires sur les affiches. Aussi lorsque les Allemands placardaient des écriteaux sur lesquels on pouvait lire: «L'Allemagne mène le combat pour une Europe nouvelle», les jeunes écrivaient en dessous: «*Doet U voor mijn geen moeite*», c'est-à-dire en amstellodamois: «Ne t'en fais pas pour nous!» S'ils s'étaient faits prendre, ils auraient pu payer de leur vie!

Il me fallut deux années entières pour quitter la ville; après Pearl Harbor, les réseaux clandestins firent leur apparition et s'employèrent à faire sortir du pays les étudiants, les anciens soldats et autres volontaires en vue de constituer un nouveau contingent armé néerlandais qui viendrait se ranger aux côtés des Alliés. Les deux années que j'ai passées sous le régime allemand furent plus faciles par rapport aux dernières phases de l'Occupation qui dura, au total, cinq longues années, presque jour pour jour. Toutefois, la période se révéla assez pénible. Le temps paraissait s'arrêter lorsque les soldats allemands, sous une centaine d'uniformes différents, nous parquaient dans les autobus, pendant que leurs auxiliaires féminines sanglées de gris — nous les appelions les «souris grises» — dévalisaient les magasins. Tous les cinémas nous anesthésiaient de comédies musicales et de films comiques. La Résistance en était alors à ses balbutiements, et la ville semblait attendre, silencieuse, obscure, sale, en ruine.

La vie du Jodenbuurt s'éteignit à la fin de 1943 avec l'arrestation de ses derniers habitants. Le reste d'Amsterdam vécut sa période cruciale en hiver 1944: 20 000 personnes moururent de faim, et on en vint à considérer les oignons de tulipe comme un produit de luxe — de consommation, cela s'entend! Les Amstellodamois durent également payer au froid un lourd tribut. En septembre 1944, les cheminots néerlandais s'étant mis en grève, les Allemands arrêterent, à titre de représailles, la circulation sur les rivières; dès cette date et jusqu'en mai 1945, la ville d'Amsterdam se trouva privée de gaz, d'électricité et de charbon. Des citoyens parfaitement respectables entraient dans les maisons abandonnées du quartier du Jodenbuurt pour y prendre du bois afin de se chauffer: d'abord les chaises, puis les portes et leurs montants y passèrent; ensuite, vint le tour des parquets et des poutres. Les maisons ainsi pillées finissaient par s'écrouler et, des années

après la guerre, ce quartier totalement délaissé du Jodenbuurt marqua la physionomie d'Amsterdam d'une cicatrice horrible.

Je suis revenu à Amsterdam en mai 1945 — une semaine après la Libération — à bord d'un camion du 21^{ème} Corps d'armée alliée. Nous avions à l'arrière un chargement de pains de farine de blé, ramassé en route dans le Nord, en Zélande. A un arrêt, l'un d'entre nous prit spontanément un pain et le tendit à un garçon, qui se trouvait dans la rue. En quelques secondes, une foule s'était assemblée et un vieil homme armé d'un parapluie se disputait le pain avec le gamin. C'était la famine.

Des tas d'ordures jonchaient les rues. Les traverses des voies de tramways avaient disparu, brûlées comme bois de chauffage. Quant aux installations portuaires, elles revêtaient l'aspect d'un tas de ferraille tordue. Ma mère était très maigre, mais ne mourait pas de faim. Elle vivait encore des quelques pommes de terre qui lui restaient d'un sac qu'elle s'était procurée auprès d'un fermier en avril, en échange de vêtements d'hiver. Bientôt, les terrasses des cafés se remplirent, bien que le seul breuvage qu'on y servit eût l'aspect d'une mixture violette au goût douceâtre. Tout en le sirotant, les Amstellodamois attendaient en retenant leur souffle, et commençaient peu à peu à croire que tout était terminé.

Il fallut un temps assez long avant que le quartier du Jodenbuurt ne se relevât de ses ruines; toutefois, en mai 1953, la ville prit les premières mesures en vue de sa reconstruction. Les autorités ordonnèrent la restauration et non la démolition de certains immeubles que des Amstellodamois, parmi lesquels quelques Juifs, vinrent habiter dans ces rues hantées. Mais les autoroutes et les nouveaux moyens de transport modernes ceinturèrent dès lors le quartier. Et bien que la population juive amstellodamoise se chiffrait seulement à 13 000 individus après la guerre — en comptant les survivants, ceux qui revinrent au pays, et les nouveau-nés — soit actuellement passée officiellement à environ 15 000, il est certain que le Jodenbuurt, avec ses qualités propres, a disparu à jamais.

A mes yeux, le seul souvenir mémorable se trouve dans l'avenue centrale du Plantage où s'élevait jadis le Hollandse Schouwburgh (le théâtre néerlandais). Ce bâtiment imposant monta de nombreuses pièces à succès, notamment celles de Herman Heijermans — dramaturge juif du début du siècle —, dont les dialogues percutants et le réalisme dénué de romantisme suscitèrent, pendant des années, l'enthousiasme du public. De par sa situation au cœur du Jodenbuurt, les nazis le choisirent comme lieu de rassemblement des Juifs qu'ils arrêtaient. Après la guerre, on jugea impensable de réutiliser comme théâtre cette antichambre de la mort. En 1958, la ville s'en rendit acquéreur et ordonna sa destruction. Elle n'en garda, à titre de symbole, que la façade et des fragments de murs. Dans l'enceinte, se dresse à ciel ouvert une simple colonne, aux côtés de laquelle poussent un olivier et un laurier d'Israël. Sur une partie de l'écorce passée à la chaux, on peut lire le verset biblique suivant: «Mon âme se fond de chagrin, relève-moi selon ta parole (Psaume 119: 28).»

Ce quadrilatère silencieux, ouvert à tous vents, est le Monument aux morts le plus éloquent que j'aie jamais vu.



L'épreuve de l'Occupation

PHOTOGRAPHIES DE CAS OORTHUYNS



Ces Amstellodamois risquent la mort en honorant la mémoire de vingt-neuf patriotes fusillés pour avoir commis un attentat contre le chef local des SS.

En cinq années d'occupation allemande, la ville d'Amsterdam a pleinement mérité la devise que lui appliqua la reine Wilhelmine après la Seconde Guerre mondiale: «Héroïque, résolue, généreuse.» Obligés par la misère à manger des rats et à dépouiller les cadavres de leurs vêtements, les Amstellodamois ont aussi risqué leur vie pour protéger ceux qui fuyaient les nazis. En 1943, un groupe clandestin de photographes

commença à recueillir les témoignages sur l'Occupation. Cas Oorthuys, l'auteur des photographies de ces pages en était l'un des membres fondateurs. Il photographa les Juifs dans leurs cachettes, rassembla des documents sur la lutte secrète des résistants, et raconta en détail les pénibles épreuves physiques endurées à cette époque. Oorthuys fut déporté en 1944, mais il survécut et vit la libération d'Amsterdam en mai 1945.



Une femme juive émerge prudemment du faux plancher d'un débarras — la seule entrée de sa cachette.

La vie secrète des fugitifs

Derrière les murs de la ville, vivaient les *onderduikers*. Généralement Juifs ou résistants recherchés par les nazis, ils étaient aidés par une organisation très élaborée qui leur fournissait de l'argent et des cartes d'alimentation. Au cours de l'été 1944, les greniers et les cabinets secrets d'Amsterdam cachèrent presque autant de citoyens que les Allemands purent en emmener vers le Troisième Reich pour les travaux forcés.



Un couple juif passe la journée dans un grenier qui lui sert de cachette. Seul le courage de leur hôte les sauvera du camp de concentration nazi.



Un résistant, expert en armes, répare le chargeur d'une mitrailleuse. Sur la table on aperçoit un Luger.

Les moyens de la résistance

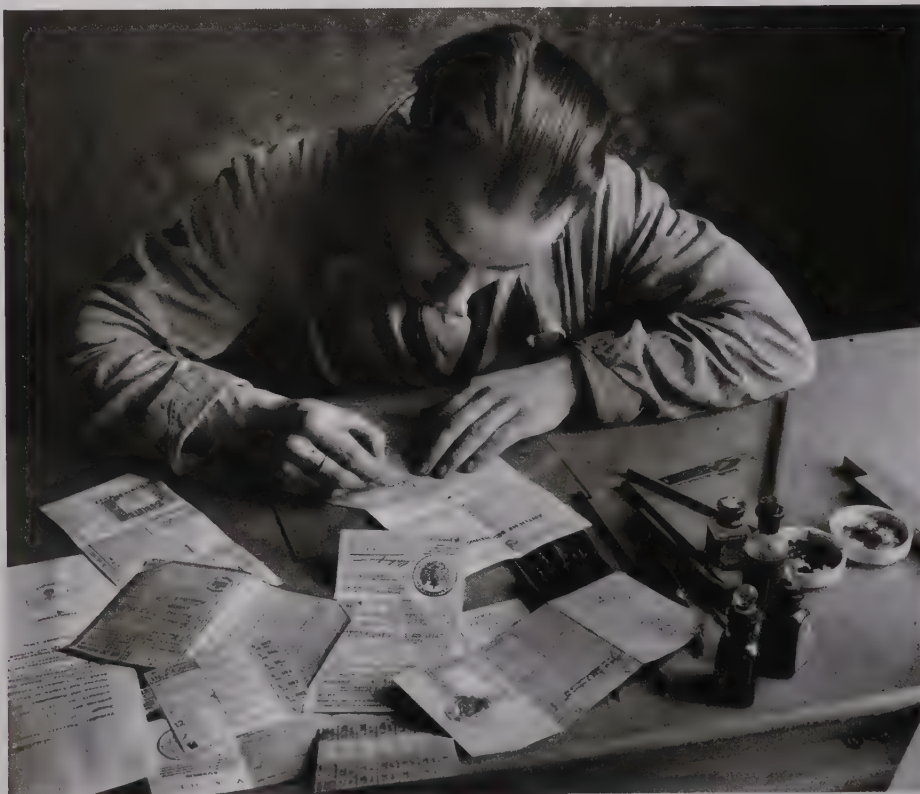
La résistance était très difficile car, pendant une bonne partie de l'Occupation les armes étaient rares. La plupart provenaient de descentes effectuées dans les postes de police; ce n'est qu'après la jour J que les parachutages d'armes alliées résolurent le problème. Ces photographies montrent combien les résistants faisaient une confiance totale à Cas Oorthuys: si elles étaient tombées aux mains des Allemands, tous risquaient l'exécution.



Ces résistants dissimulent un fusil et des munitions sous des W.C. L'entreposage et la distribution des armes était une activité clandestine dangereuse.



Les dernières nouvelles de la résistance sortent du rouleau de cette machine à polycopier.



Un faussaire de la résistance trace avec un soin des plus méticuleux une signature officielle.

La publication des nouvelles

Tandis que les Amstellodamois apprenaient au jour le jour le déroulement de la guerre grâce à des postes de radio dissimulés, les journaux clandestins se développaient. Simples feuilles ronéotypées au début, ils se transformèrent peu à peu en éditions imprimées. Les mêmes presses pouvaient servir à faire de faux documents mais les résistants préféraient dérober aux Allemands les originaux.



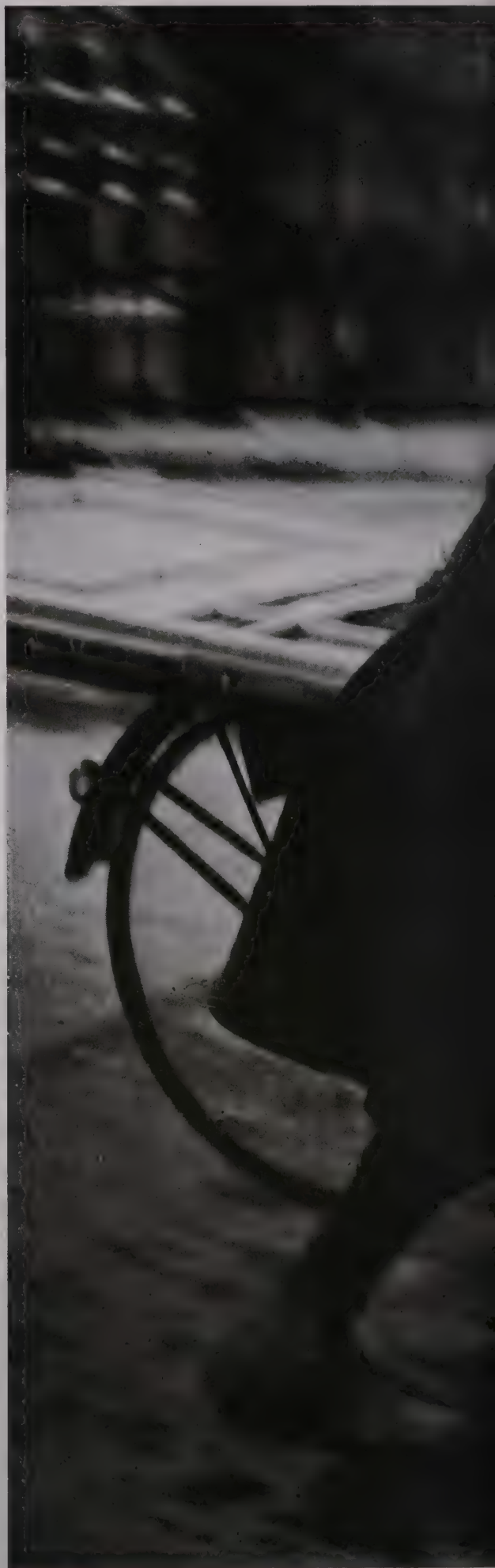
Grâce à un poste de radio dissimulé dans un annuaire é vidé, un membre de la Résistance écoute une émission libre en néerlandais diffusée depuis Londres.



Dans le quartier juif déserté, cette Amstellodamoise saccage une maison abandonnée.

L'hiver de la désolation

L'hiver 1944-45 a été pour Amsterdam la plus dure épreuve de la guerre. Privés d'électricité et de charbon, les gens saccageaient les maisons abandonnées du quartier juif pour faire du combustible. Les chats et les chiens étaient vendus dans les boucheries comme «lapins de gouttière». Des Amstellodamois moururent de faim, de froid et de désespoir.





Au risque de se faire confisquer sa précieuse bicyclette, cette femme rentre vite chez elle chargée d'une porte qu'elle a prise dans une maison abandonnée.



6

Art et anarchie

Amsterdam vit d'un mauvais œil, en mars 1966, le mariage de la princesse héritière Béatrix des Pays-Bas avec un Allemand, Claus von Amsberg. Certes, la municipalité s'attendait depuis longtemps déjà à des manifestations contre cette union royale avec un homme dont la patrie, dans un passé relativement récent, avait accablé Amsterdam de tant de malheurs. Le jour de la cérémonie, policiers et soldats jalonnèrent, par mesure de sécurité, le parcours du cortège à travers la ville. Leur présence se révéla néanmoins un moyen de dissuasion insuffisant. En effet, au moment où le couple nuptial sortait en grande pompe de l'église, une bombe fumigène explosait près de son carrosse. Une deuxième, puis une troisième lui succédèrent. On n'eut aucun blessé à déplorer, mais l'incident déclencha une série d'affrontements entre les forces de l'ordre et de jeunes manifestants, qui devaient se prolonger tard dans la nuit. Le lendemain, les gros titres des journaux du monde entier s'enrichissaient d'un nouveau vocable: «Provo», abréviation de «Provocateur».

Aucun groupe qualifié de révolutionnaire n'a jamais exploité la publicité dont il faisait l'objet avec autant de talent que les Provocateurs d'Amsterdam. Au cours des trois ou quatre années qui suivirent, ses membres défrayèrent la chronique locale et retinrent l'attention internationale par leurs manies particulières. De New York, où j'habitais alors, je suivais de près leurs activités pendant que, fidèles à leur nom, ils faisaient de la provocation à outrance. Ils s'en prenaient à la police municipale, aux hommes politiques, aux fonctionnaires, et, en général, à l'ordre établi. A leur tour, ils suscitaient la fureur, l'étonnement, la frustration, l'admiration et, surtout, conformément au tempérament des Amstellodamois, l'amusement. Ils tournaient les conventions en dérision, montant des pièces et des «happenings» scandaleux, et bouleversaient les artistes conservateurs en menant une campagne visant à obtenir pour les peintres des subventions de l'État. Pendant une période brève mais violente, au cours de laquelle ils semblèrent à deux doigts d'exercer un pouvoir politique réel, les Provos et leurs sympathisants amenèrent presque à son point de rupture la tolérance traditionnelle d'Amsterdam. Aujourd'hui encore, on voit leur empreinte et on sent leur influence partout dans la ville.

Robert Jasper Grootveld, excentrique et prétendu magicien, donna naissance, fort à propos, au mouvement provo. Il entreprit de mettre sur pied, au cours de l'été 1964, des «happenings» tous les samedis soirs autour du *Lievertje*, statue de bronze d'un jeune gavroche qui s'élève sur la place du Spui. Ces protestations émises sur le ton de la plaisanterie avaient pour but de lancer une campagne anti-tabac, et cette statue — donation d'une firme locale de tabac à la ville — devint le point de ralliement hebdomadaire. Selon la rumeur, Grootveld était lui-même un gros fumeur. Lorsque les

Dans les années soixante, sur la place du Spui, cette statue de bronze d'un jeune gavroche — héros favori des Amstellodamois — servit de cible aux manifestants anticapitalistes parce qu'elle avait été donnée à la ville par une firme de tabac — et était donc considérée comme le symbole de «l'exploitation» de la société par les grandes entreprises.

étudiants décidèrent de se joindre à cette campagne, le rituel du samedi soir prit un parfum politique.

Roel van Duyn, étudiant en philosophie à l'université d'Amsterdam, rédigea et publia en juillet 1965 le premier manifeste provo, d'où émanait d'ailleurs un étrange désenchantement. «Nous ne pouvons convaincre les masses, d'ailleurs nous n'y tenons guère, écrivait-il. Qu'on puisse faire confiance à ce véritable ramassis de cafards, scarabées et coccinelles apathiques, flegmatiques, et ternes reste pour moi un mystère. Si seulement nous pouvions devenir des révolutionnaires! Mais nous aurons plus de chances de voir le soleil se lever à l'ouest que d'assister à une révolution aux Pays-Bas! Nous savons que nos actes sont inutiles, et sommes presque certains que ni Johnson ni Kossyguine ne nous prêteront attention; c'est précisément pour cette raison que nous sommes libres de faire ce que nous voulons. Nous savons également que, à long terme, une manifestation ne sert pratiquement à rien, et c'est pourquoi il importe tellement d'en tirer le maximum dans l'immédiat.»

Pour manifester, ils manifestèrent! Ils dirigèrent leurs premières vagues de protestations contre la monarchie, à l'annonce des fiançailles royales; toutefois, au moment où ils lancèrent leurs bombes fumigènes, à l'occasion du mariage de Béatrix avec Claus von Amsberg, ils s'étaient déjà ralliés aux idéaux de la nouvelle gauche internationale, se déclarant farouchement opposés à la guerre au Viêt-nam, à la pollution, au capitalisme de consommation, et au système politique multi-partis. C'était là un programme révolutionnaire classique. Mais ils se différenciaient sensiblement des autres groupes radicaux analogues: leurs protestations se déroulaient dans la bonne humeur! Les manifestants se peinturluraient le visage comme les clowns et recouraient à la dérision plutôt qu'à la force physique quand ils s'en prenaient à la police. Un jour, alors que les représentants de l'ordre amstellodamois essayaient d'interrompre un «happening» en jouant de leur matraque en caoutchouc, les Provos contre-attaquèrent sur-le-champ avec des côtes de rhubarbe.

Leurs tactiques bouffonnes suscitèrent l'intérêt du monde entier, et la presse internationale leur consacra de larges extraits — d'où l'impression générale, mais erronée, de leur grand nombre et de leur bonne organisation. En réalité, les Provos ne comptèrent jamais plus de vingt-cinq à trente individus responsables de la mise sur pied de ces harcèlements cocasses, mais leurs sympathisants et quelquefois de simples passants, se trouvant pris dans ces manifestations théâtrales, venaient grossir le nombre de leurs membres qui déambulaient dans les rues de la ville.

Néanmoins, leurs provocations — appelées «actions ludiques» (du latin *ludere*, jouer) — n'allaient pas toujours sans entraîner de représailles. Leur manie exaspérante de moquer l'autorité engendrait un surcroît de réactions chez les forces de l'ordre qui chargeaient les rangs des Provos avec une violence disproportionnée, ternissant et améliorant respectivement l'image que l'opinion publique se faisait de la police et des manifestants. Le mouvement eut son prétendu premier martyr en 1966: un étudiant se retrouva en prison pour avoir tendu à un représentant de l'autorité un

Des bombes fumigènes, lancées par des agitateurs provos, accueillent la princesse Béatrix et Claus von Amsberg, à leur sortie de la Westerkerk, le 10 mars 1966. Les adversaires de cette alliance royale avec un Allemand crièrent aussi au marié: «Rendez-nous nos bicyclettes», allusion sarcastique à la réquisition des véhicules à deux roues par les Allemands sous l'Occupation, plus de vingt années auparavant.



pamphlet provo, s'insurgeant contre la sévérité des mesures locales afférentes au maintien de l'ordre. Puis vint le tour d'une jeune fille, arrêtée inexplicablement pour s'être rendue coupable, tout aussi inexplicablement, d'offrir des raisins secs aux passants dans la rue!

Mais, en juin 1966, les événements prirent un tour nouveau et inquiétant. Des ouvriers du bâtiment manifestèrent contre une réduction de salaire à la suite d'heures de travail effectuées les jours de repos; or, au cours du défilé l'un d'eux s'écroula, foudroyé par une crise cardiaque. Le lendemain, les manifestants, appuyés par un important contingent de Provos, saccagèrent les bureaux d'un journal amstellodamois qui avait accusé les ouvriers de la mort de leur camarade. La police intervint, et les affrontements qui en résultèrent autour du Dam durèrent trois jours et trois nuits.

Face à cette flambée de violence, les Provos modifièrent leur philosophie nihiliste initiale et attaquèrent l'ordre établi sur son propre terrain. Deux semaines avant la manifestation des ouvriers du bâtiment, des candidats provos se présentèrent aux élections du conseil municipal — ce dernier dirigeait la ville, employait trente mille fonctionnaires et gérait un budget annuel de plusieurs milliards de francs. Les Provos recueillirent plus de treize mille voix, obtinrent un siège, et nommèrent leur premier représentant en la personne de Bernhard de Vries.

Si les Provos manifestaient dans les rues un comportement bizarre, De Vries soumit d'assez sérieuses propositions au conseil. Avec d'autres membres du mouvement, il élaborait un programme détaillé de «Plans blancs», visant à résoudre les problèmes de circulation, de logement et de pollution. On répartirait et mettrait à la disposition des usagers dans toute la ville des bicyclettes peintes en blanc, offertes par des volontaires provos, et des voitures électriques blanches; on peindrait de cette même couleur les cheminées, pour symboliser la fin de la pollution industrielle, et les maisons vouées à la destruction où les squatters pourraient venir s'installer. Malheureusement, peut-être, la plupart de ces projets tombèrent à l'eau, notamment le plan «bicyclettes blanches»; en effet, les véhicules à deux roues, offerts par les prétendus réformateurs, disparurent quelques jours seulement après leur mise en circulation.

Le plan «voitures blanches» fructifia, avec le soutien de la municipalité. Mais le premier véhicule à batterie n'apparut dans la ville que huit ans plus tard! Son inventeur, un ingénieur provo, Luud Schimmelpenninck, rêvait de disposer de mille cinq cents «Witkars» — littéralement «voitures blanches» — biplaces, qu'il mettrait à la disposition des clients dans quinze stations réparties dans la ville. Les abonnés, moyennant des frais d'inscription, recevraient une clé de voiture. Quand ils souhaiteraient utiliser un Witkar, ils se rendraient à la station la plus proche, introduiraient leur clé dans une serrure fichée sur une borne à laquelle serait relié le véhicule, et indiqueraient leur destination à un ordinateur électronique en communication avec les autres stations Witkar. Ce dernier contrôlerait le chargement de la batterie, s'assurerait qu'il existe bien une place de parking disponible à la station de destination, et que le client est parfaitement en règle. A ce moment-là seulement, l'ordinateur débloquerait automatiquement la voi-

Le 14 juin 1966, près du Dam, un cordon de police fait face à des ouvriers du bâtiment en colère et à leurs sympathisants provoc. L'affrontement, qui dégénéra en une véritable émeute, fut déclenché à la suite d'accusations rendant la police responsable de la mort d'un homme, la veille, lors d'une manifestation des ouvriers contre une réduction de salaire.

ture et ouvrirait la portière du véhicule pour que l'abonné puisse démarrer et se rendre à l'endroit prévu.

Dès que la voiture serait débloquée, son compteur se mettrait en marche, tournant à raison d'environ trois centimes néerlandais par kilomètre. Schimmelpenninck avait pensé que ce système de calcul en fonction du temps plutôt que de la distance encouragerait les abonnés à conduire leur véhicule à la vitesse maximum de trente-deux kilomètres à l'heure, ce qui permettrait ainsi au plus grand nombre possible d'abonnés d'utiliser les Witkars. Le compteur s'arrêterait au moment où l'utilisateur introduirait sa clé dans la serrure de la station terminale, à la fin de son déplacement, et le prix à payer serait automatiquement imputé à son compte.

En fait, aucun des quinze premiers Witkars mis en service en 1974 n'était sur ordinateur : dans chaque dépôt, un préposé dut encaisser de l'éventuel conducteur les frais de location. Schimmelpenninck fut loin de réaliser ses espoirs — il souhaitait arriver à mille cinq cents véhicules —, car, deux ans plus tard, trente-cinq Witkars seulement circulaient. Malgré l'enthousiasme initial des Amstellodamois pour ce projet, les automobilistes parlaient avec



mépris de ces «bocaux à deux roues», déplorant leur tendance à tomber en panne de batterie à mi-parcours. L'automobile classique, en dépit de son côté bruyant et polluant, continuait à s'affirmer.

A l'époque, les Provos avaient disparu de la scène publique. Dès 1967, d'aucuns qualifièrent de trahison envers leur philosophie anarchiste la candidature de certains de leurs camarades au conseil municipal. Au cours du mois de mars de cette même année, Bernhard de Vries démissionna; deux mois plus tard, à l'occasion d'une réunion au parc Vondel, les dirigeants provos annoncèrent la dissolution du mouvement, dont l'allure trop organisée entraînait en conflit avec leurs idéaux. Avec une logique non moins irréprochable, des dissidents leur rétorquèrent qu'ils ne pouvaient dissoudre un mouvement que l'on n'avait jamais officiellement créé. «L'événement se transforma ensuite en un "happening" peu concluant», écrivit une publication provo.

Une cassure se produisit entre les membres manifestant le désir de renoncer à la politique et à ses politiciens, et les partisans de la continuité estimant qu'ils réussiraient mieux à défendre leurs buts à partir d'une tribune officielle. Cette dernière faction prit le nom de «Kabouters» — les Gnômes —, groupe qui, à l'instar des Provos, voulait faire de la ville d'Amsterdam un endroit plus propre et plus tranquille, mais dont les engagements politiques se révélaient plus profonds. Les Kabouters dressèrent des plans prévoyant la création de nouveaux ministères, dont l'un se consacrerait à la suppression des automobiles et l'autre à l'aide aux personnes âgées. Ils proposèrent également la création de «fermes urbaines» avec des oies et des chèvres, qui permettraient aux citadins de rester en contact avec la nature. Pour s'identifier, ils adoptèrent un signe de ralliement: un petit bonnet rouge de lutin.

En 1970, à la surprise des Amstellodamois en général et des hommes politiques en particulier, les Gnômes, sous la direction de l'ancien théoricien provo, Roel van Duyn, remportèrent cinq des quarante-cinq sièges du conseil municipal. Dès le début, Van Duyn donna le ton de son groupe, en se rendant aux réunions du conseil à bicyclette. Lors de la cérémonie officielle de prestation de serment, les cinq nouveaux conseillers Kabouters choquèrent leurs collègues en concluant la cérémonie au cri de: «Soeharto est un assassin» — accusation dirigée contre le chef d'État indonésien, soupçonné d'avoir fait abattre ses rivaux communistes, et sur le point de venir en visite aux Pays-Bas. Aux réunions suivantes, les conseillers les plus conventionnels s'étonnèrent lorsque les Kabouters demandèrent qu'on plantât des jardins sur les toits des autobus de la ville.

Pendant ce temps-là, à l'extérieur, les Kabouters montraient le même flair instinctif que leurs prédécesseurs provos en matière de publicité. Ils organisèrent un simulacre d'enterrement de la politique officielle du logement, qu'ils jugeaient à raison incapable de répondre aux besoins des Amstellodamois (la police débarqua juste au moment où les protagonistes mettaient à terre un cercueil renfermant un exemplaire du plan de logement). Ils occupèrent d'ailleurs des maisons vides pour les mettre à la disposition des squatters.



Des Witkars à batterie, à la disposition des milliers d'Amstellodamois abonnés à ce service de location de voitures organisé par les Provos, attendent à l'une des stations réparties dans la ville. On avait conçu ces véhicules de petites dimensions dans le but de résoudre les problèmes de pollution et de stationnement posés par les voitures classiques.

Pour de nombreux observateurs, les Kabouters paraissaient réellement décidés à faire une révolution au sens traditionnel. En conséquence, un correspondant de presse annonça qu'il pourrait bien y avoir un coup d'État militaire aux Pays-Bas, en vue de devancer les forces anarchistes. Finalement, le règne politique des Kabouters se termina en queue de poisson.

L'un après l'autre, ils démissionnèrent du conseil, soit par dégoût devant les vues étroites de leurs collègues, soit par simple lassitude. La démission de Roel Van Duyn fut de tout autre nature. En 1974, il quitta les Kabouters, se rallia au parti radical déjà existant, et fut élu échevin. En 1976, le conseil adopta une motion de censure à son encontre, et il se trouva donc dans l'obligation d'abandonner son poste. Une photographie de l'époque immortalise cet épisode. On y voit Van Duyn, barbu et en pull-over, assis en face de deux conseillers qui sont, eux, tirés à quatre épingles.

Qu'avaient, en fait, réalisé les Provos au cours de leur gloire éphémère? Je posai la question à un artiste amstellodamois, au nombre de mes amis, un soir où nous étions assis à la table d'un café d'Utrechtsstraat, en train de siroter du genièvre et de grignoter du fromage trempé dans de la moutarde.

Il réfléchit un instant avant de me répondre: «D'abord, je pense qu'ils ont insufflé un élan anarchique à la vie des simples citoyens. Cet anarchisme n'a rien à voir avec le chaos et la terreur. Il signifie tout simplement: "absence de commandement".

«Bien sûr, poursuivit-il, ceux qui crurent qu'ils allaient changer la société se montrèrent naïfs. Cependant, les Provos ont démontré aux Amstellodamois qu'il existait un conflit d'intérêts fondamental entre les individus, d'une part, et le gouvernement et le monde des affaires, d'autre part. Ils ont également prouvé qu'une seule personne, si elle emploie les bonnes méthodes, peut s'attaquer à n'importe quelle organisation.»

Je savais ce qu'il voulait dire. En tant que joyeux anarchistes, les Provos ont non seulement amené les gens à remettre en question les normes admises jusqu'alors, mais ont aussi servi d'exemple aux individus engagés dans d'autres luttes, apparemment sans rapport, comme le mouvement féministe. Depuis des dizaines d'années, les Amstellodamoises luttèrent en vain pour obtenir l'égalité; or, elles parvinrent à des résultats surprenants en adoptant les méthodes provos. A l'instar de leurs camarades, leurs manifestations revêtaient tantôt un caractère sérieux, tantôt un aspect clownesque. Une faction parcourut la ville, en brandissant des banderolles sur lesquelles figuraient des slogans du genre: «Mon ventre est à moi», visant à faire reconnaître le droit à l'avortement sur demande. Une autre faction défila dans Amsterdam, en scandant: «Nous ne travaillons pas pour le plaisir», en vue d'inciter la municipalité à créer des crèches gratuites pour les enfants des mères exerçant une activité au-dehors. Quelques féministes obstruèrent même des toilettes publiques pour hommes, au nom du principe selon lequel les toilettes pour dames devraient exister en nombre égal.

Véritable pôle magnétique, ces manifestants et leurs agissements attirèrent par milliers à Amsterdam des adolescents du monde entier avec leurs sacs à dos. Les Provos étaient passionnants, anticonformistes, absurdes, amusants et irrévérentieux — mélange à la fois troublant et séduisant.

Pendant des années, les jeunes en firent à leur tête, dormant, sans être inquiétés, sur les marches du Monument aux morts du Dam et sur le seuil des boutiques situées dans les ruelles avoisinantes.

Mais ils abdiquèrent finalement, eux aussi, devant l'ordre établi. Ce mouvement s'éteignit pendant l'été 1970, non pas en raison d'un grave problème, comme l'usage de drogues dures (contrairement aux rumeurs répandues par certains journaux, leurs adeptes étaient peu nombreux), mais de l'exaspération des parents et des commerçants devant la transformation de leur ville en terrain de camping et devant le surnom qu'on lui donnait de «Capitale des hippies du monde entier». Pour la population prise dans son ensemble, ces hippies étaient des étrangers qui arrivaient avec l'apparition des premiers beaux jours. Ils ne ressemblaient pas au citoyen moyen et, pis encore, ne travaillaient absolument pas (de nombreux jeunes gens imitèrent cependant, par la suite, leur allure.)

Le droit de dormir n'importe où à la belle étoile est pour certains fondamental. Toutefois, les commerçants se plaignaient de ne pouvoir travailler avec des campeurs installés sur le seuil de leurs portes; l'un d'eux fit même poser des tuyaux d'arrosage, dont il se servait pour chasser, à coups de jets d'eau, ses hôtes indésirables. A la fin du mois d'août, la municipalité lança l'interdiction de coucher dehors dans la vieille ville, et ordonna à la police de faire évacuer les lieux. Avec du recul, cette décision nous semble insensée, car les autorités, en attendant un mois de plus, auraient obtenu le même résultat. En effet, à l'approche des rigueurs hivernales et de la rentrée universitaire, les hippies se seraient dispersés d'eux-mêmes. Au lieu de cela, des bagarres éclatèrent entre les forces de l'ordre et les jeunes, et se poursuivirent toute la nuit. A l'aube, le résultat était encore incertain, et la municipalité décidait de réagir avec davantage de fermeté. Cette nuit-là, plusieurs détachements de la marine néerlandaise et des fusiliers entreprirent d'occuper la place. Brandissant des ceintures de cuir, ils chassèrent les dormeurs du Dam et des rues avoisinantes. Cette fois-là, les hippies ne revinrent pas.

Toutefois, pour leur donner la possibilité de se replier sur un autre terrain de camping central, la municipalité mit à leur disposition le parc Vondel — arrangement qui devait durer trois ans. Au cours de cette période, des centaines de milliers de jeunes visiteurs passèrent la nuit dans le parc. Amsterdam se donna beaucoup de mal pour assurer le bon fonctionnement du système. La ville consacra quelque sept cent mille florins à l'installation de toilettes et de douches, de consignes à bagages, d'un bureau d'information et d'une clinique médicale à pied d'œuvre. Le parc devint une énorme auberge de jeunesse en plein air, avec des messages épinglés aux arbres, des centaines de sacs de couchage aux vives couleurs dépliés sur l'herbe, et du linge séchant sur la balustrade qui protégeait la statue de Joost van den Vondel, poète et auteur du *xvii^e* siècle, qui a donné son nom au parc. La plupart des campeurs ignoraient que, trois cents ans plus tôt, Vondel écrivait des lignes qui s'appliquaient parfaitement à leur philosophie: «Le ciel est notre toit; nous ne travaillons pas, nous sommes libres comme les oiseaux.»

Mais, par la nature des choses, l'expérience du parc Vondel était un





Ces poupées suspendues constituent une étrange peinture murale, près de Waterlooplein, réalisée par un chiffonnier avec des vieux jouets.

compromis qui ne pouvait pas durer. Les riverains amstellodamois se plaignaient de ne pouvoir fermer l'œil de la nuit à cause de la musique; les hôteliers locaux accusèrent les hippies de chiper le lait devant leurs portes; les mères de famille pourvues de jeunes enfants trouvèrent à redire de devoir se frayer un chemin parmi un monceau de bouteilles cassées, et bien pis encore! En janvier 1975, les autorités interdirent le parc Vondel aux campeurs, mettant ainsi fin à l'ère d'Amsterdam, La Mecque des hippies.

Si les tentatives d'inspiration provo, destinées à créer un nouveau mode d'existence, ont avorté, leur influence sur la vie culturelle d'Amsterdam s'est fait notablement sentir. Les Provos ont bénéficié, dès le départ, du soutien de la communauté aux liens lâches des écrivains, des artistes et des théoriciens politiques de la ville. En 1970, par exemple, les peintres et les sculpteurs montèrent leur propre «action ludique» en occupant, au son de la flûte, une aile du musée municipal d'Amsterdam, en vue d'obtenir en recourant à la pression une subvention de l'État. Ils organisèrent par la suite une manifestation dans la salle du Rijksmuseum, où est exposée la célèbre «Ronde de nuit» de Rembrandt. Mais le directeur leur fit évacuer les lieux, car, pour reprendre les termes chargés de malice d'un pamphlet provo, il «craignait que la chaleur des discussions ne provoquât une hausse de température susceptible d'endommager la toile».

Le peintre Constant Nieuwenhys compte parmi les premiers protagonistes provos. Dans un article publié dans la revue *Provo*, parue de 1965 à 1967, il prétendait que l'automation accroîtrait le temps de loisir, et que l'énergie sociale ainsi libérée serait consacrée au jeu — forme d'activité créatrice qui ferait de chaque homme un artiste à sa façon. «La ville de l'avenir, prophétisait-il, ne sera plus le lieu où l'on gagne de l'argent, mais celui où l'on joue.»

Cette idée rejoignait nettement l'idéal provo selon lequel les Amstellodamois devaient s'atteler à la recherche de leurs intérêts personnels, étant entendu que les représentants du peuple — ceux qui tiennent les cordons de la bourse — leur en fourniraient les moyens. En d'autres termes, les Provos souhaitaient concilier les avantages de deux mondes: le laissez-faire individuel et la Sécurité sociale. Dans le domaine artistique en tout cas, ils parvinrent à leur fin extraordinaire et en apparence contradictoire, en créant un climat propice à l'élaboration d'un système de protection de l'État, que l'on appela le B.K.R.

Dans le cadre du B.K.R., abréviation en néerlandais de «régime des artistes», on assure aux peintres, sculpteurs, potiers, tisserands, et artistes en art graphique, la vente d'une partie de leur production à la ville dans laquelle ils vivent. On achète leurs œuvres avec l'aide d'une subvention de l'État et on les expose ensuite dans les écoles et les bâtiments publics. On en fixe au préalable le prix de façon à garantir à l'artiste une somme «suffisante» jusqu'à la prochaine vente. «Suffisante» signifie au moins égale aux allocations octroyées par la Sécurité sociale, fort élevées aux Pays-Bas. On assure ainsi à tous les artistes relativement sérieux leur gagne-pain, et on loge même gratuitement certains des bénéficiaires les plus déshérités dans



La façade dépouillée de la maison de Rembrandt dans la Jodenbreestraat contraste avec l'aspect délabré de sa voisine, une boutique de brocante. Rembrandt habita cette maison de 1639 à 1657, et y peignit ce qui passe pour être son meilleur tableau: «la Ronde de nuit», vibrant portrait de gardes civiques.

un appartement ou un studio. Les artistes souhaitant bénéficier du B.K.R. doivent passer devant un jury, qui ne rejette qu'un très petit nombre de candidatures. «L'artiste évincé a plusieurs recours possibles. Mais, lorsque le jury se trompe, c'est généralement à son avantage. Nous n'avons pas oublié Van Gogh», m'a dit un porte-parole du B.K.R.

Vincent Van Gogh a vendu, de son vivant, un seul et unique tableau et a passé une grande partie de son existence aux crochets de son frère, Théo. De nos jours, ses œuvres sont inestimables. Il n'est venu qu'une fois à Amsterdam, et dans de tristes circonstances. En 1881, à Etten, dans le Sud des Pays-Bas — où vivait sa famille — il avait fait la connaissance d'une veuve, Kee Vos, dont il était tombé amoureux. La jeune femme repoussa ses avances et retourna chez ses parents à Amsterdam, où l'artiste partit à sa recherche. Les parents de sa bien-aimée lui ayant dit qu'il ne pourrait la voir, Van Gogh mit sa main sur la flamme d'une bougie et demanda à lui parler seulement pendant le temps où il pourrait supporter la douleur. Le père de Kee, horrifié, souffla la bougie, et avec sa femme prit le peintre en charge. «Incroyable, écrivait plus tard l'artiste à Théo, ces deux vieux ont parcouru avec moi les rues froides, embrumées, boueuses et m'ont indiqué une très bonne et très modeste auberge.» Tardivement, Van Gogh a trouvé un genre de foyer à Amsterdam: en 1973, la ville a construit un musée dans Paulus Potterstraat pour abriter ses œuvres, qui sont exposées d'ailleurs actuellement à titre permanent.

Chose étrange, les leçons de pauvreté et de désespoir de Van Gogh restent sans effet sur certains contemporains, qui rejettent le principe du B.K.R., arguant qu'il «politise» leur œuvre. A mon avis, ce point de vue est stupide! Seuls des romantiques et des utopistes peuvent encore croire que

les artistes travaillent mieux dans une mansarde glacée, le ventre creux et le propriétaire tambourinant à leur porte! Toutefois, j'admets que le B.K.R. donne un produit fini différent. Bien qu'aucune pression politique ne s'exerce sur les adhérents, il existe une interaction entre la conscience sociale, à l'origine de ce système, et l'œuvre réalisée par les hommes et les femmes auxquels il apporte son soutien: un nombre important de projets sont effectivement consacrés à des sujets traitant des horreurs de la guerre ou à des visions cauchemardesques nées d'un avenir automatisé.

Historiquement, ce programme ne constitue pas réellement une innovation en soi. On doit certains chefs-d'œuvre du monde à une sorte de B.K.R., à la différence près qu'on donnait à ce système le nom de «Patronage de l'Église» ou «Mécénat des Médicis». Rembrandt, l'artiste certainement le plus célèbre d'Amsterdam, comptait sur la protection des bourgeois de la ville et sur leur vain désir de se voir immortalisés sur ses toiles, pour rembourser l'hypothèque prise sur la maison qu'il avait achetée en 1639 dans l'ancien quartier juif, où il vécut d'ailleurs une tragédie personnelle. En effet, trois de ses quatre enfants y moururent en bas âge et sa femme s'y éteignit quelque temps après la naissance de leur fils, Titus. En 1657, déclaré en faillite faute d'avoir pu acquitter les intérêts de son hypothèque, il dut déménager et louer un appartement dans le quartier ouvrier du Jordaan.

Si les Provos libérèrent l'art et les artistes amstellodamois, ils contribuèrent aussi à faire entrer le théâtre et la musique de la capitale dans notre ère. Du temps de ma jeunesse, le nom d'Amsterdam venait toujours sur les lèvres en matière de concerts — mais très peu de compositeurs néerlandais sont passés à la postérité. On ne pouvait non plus qualifier d'avant-garde le théâtre de l'époque! Le premier janvier marqua un événement important au théâtre municipal avec la représentation de *Gysbrecht van Amstel*.

Un chœur antique interprétait sur scène, avec force lamentations et gémissements, ce drame historique sur l'essor d'Amsterdam, de facture d'ailleurs plutôt fantaisiste. A l'école, on apprenait aux enfants que son auteur, Joost van den Vondel, était, en même temps qu'un pauvre marchand de bas de soie, le Shakespeare néerlandais. Bien qu'on puisse douter de cette dernière assertion, on ne peut nier que *Gysbrecht* ait longtemps tenu l'affiche à Amsterdam. *Kloris et Roosje* lui succédait; c'était un vaudeville léger, agrémenté de bons mots et de souhaits de nouvel an rédigés en vers et dédiés aux Amstellodamois célèbres.

Ces soirées théâtrales représentaient un événement mondain. Lorsque, ayant revêtu votre costume du dimanche, vos parents vous y emmenaient pour la première fois par le tramway 1 ou 2 (l'arrêt existe toujours devant le Théâtre municipal), vous faisiez vos débuts dans la société d'Amsterdam, au même titre que si vous vous étiez rendu à une garden-party royale dans le Londres de l'avant-guerre. La plupart des gens en parlent avec une douce nostalgie, alors que je me souviens m'y être affreusement ennuyé! Si je trouvais *Kloris* plutôt amusant, *Gysbrecht* me paraissait par contre interminable. Aucune des deux pièces ne se rapportait d'ailleurs à l'existence vécue — encore moins à la vie de l'époque qu'elles étaient censées dépeindre.





Un étudiant dessine dans la cour du musée d'Histoire. Les coffres-forts (à l'arrière-plan) de cet ancien orphelinat portent la reproduction des trésors cachés.

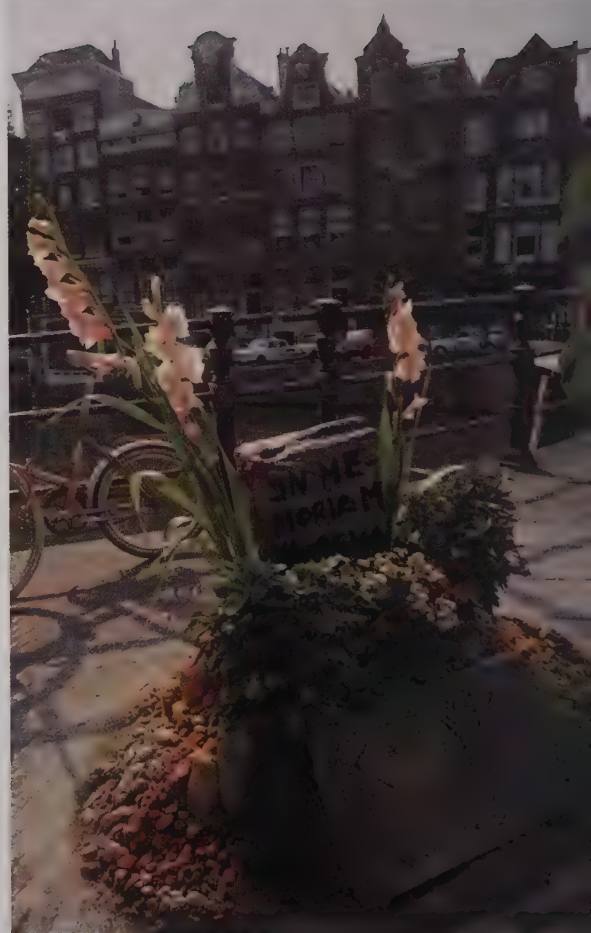
Les spectateurs de la fin des années soixante partageaient, de toute évidence, cette opinion. A l'instigation des Provos, un groupe d'étudiants d'art dramatique amstellodamois — ils se faisaient appeler, sans raison apparente, «Action tomate» — se mirent à interrompre bruyamment les représentations du Théâtre municipal pour protester contre l'absence de réalisme social de son répertoire. Leur action contraignit le théâtre à défendre publiquement son choix et son orientation. Une fois cette concession faite, le mouvement, visant à rendre l'art dramatique accessible à la masse, progressa rapidement. Il semble, de nos jours, que les arts concernent à Amsterdam chaque homme, chaque femme, chaque enfant de plus de dix ans. On monte dans cette ville tant de spectacles qu'une ancienne remise à bicyclettes, située à proximité du Théâtre municipal, sur le Leidseplein, s'est convertie en bureau de renseignements, assurant la distribution des programmes et des dépliants qui donnent d'amples détails sur ses nombreuses activités culturelles. Au cours de ma dernière visite, je mis une bonne heure à parcourir cette documentation.

Une de ces brochures m'incita d'ailleurs à passer une soirée au théâtre Mickery, sur le Rozengracht. Le Mickery sert de banc d'essai aux productions étrangères et ne donne aucune pièce néerlandaise. J'assistai à une représentation purement expérimentale, et m'indignai au début qu'une telle pièce reçût une subvention de l'État. Mais j'appris par la suite que la compagnie Mickery, qui avait été créée en 1966 par un seul homme, dans une grange à proximité de la ville, n'avait obtenu une aide, lui permettant de s'installer en 1972 sur son emplacement actuel, qu'en raison de la fréquentation assidue des Amstellodamois.

Quelques jours plus tard, je me rendis au petit théâtre Shaffy, dans l'immeuble Felix Meritis, au 324 Keizersgracht. Felix Meritis — littéralement, «heureux grâce à ses mérites» — était, au départ, une association fermée, fondée en 1777 dans le but de promouvoir les arts et les sciences. En ce siècle de lumières, où un vent de nouvelles modes culturelles soufflait sur l'Europe, l'association connut un succès immédiat. Son siège élégant — une maison aux fenêtres élancées sur trois étages et des demi-colonnes soutenant un fronton triangulaire — ressemblerait au Parthénon, si on avait édifié le temple grec sur un canal d'Amsterdam.

A l'intérieur, se trouvaient un observatoire, une bibliothèque, de nombreuses sculptures, divers instruments scientifiques et une belle salle de concert. Pendant une centaine d'années, les Amstellodamois consciencieusement assistèrent à ses concerts, admirèrent ses statues et somnolèrent à ses savantes conférences. Puis, aussi vite qu'il était apparu, l'intérêt s'évanouit; on transforma le bâtiment en bureaux et il ne resta bientôt plus rien de sa gloire passée.

Cet état de torpeur dura des années 1880 aux années soixante lorsque Felix Meritis retrouva son ancienne jeunesse — c'est là l'une des rentrées les plus tardives du monde du spectacle! Aujourd'hui, ces mêmes salles, juste un peu plus décrépies, hébergent non seulement le théâtre Shaffy, mais tous les genres de spectacle, des films aux pièces pour enfants. Une fois de plus, l'édifice croule sous un public à la recherche des «lumières», qu'il appelle



Élevée par un citoyen mécontent à la mémoire des jours heureux où la circulation automobile était quasi inexistante à Amsterdam, cette tombe fleurie empiète sur le trottoir d'un pont au-dessus du Singel — incursion qui devait bientôt entraîner son retrait par les autorités.

aujourd'hui «Vérité ou Justice sociale». L'âge moyen des spectateurs a diminué de moitié par rapport aux premiers adhérents de Felix Meritis, et leur croyance en un monde meilleur est entachée de beaucoup moins de présomption qu'autrefois.

Il existe à Amsterdam des traces manifestes des périodes provo et kabouter. Si les partisans de la contre-culture se sont dispersés à tous vents, un grand nombre d'hommes et de femmes, venus à Amsterdam en brandissant cet étendard philosophique, ont choisi d'y rester. Presque à toute heure du jour ou de la nuit, vous trouverez certains de ces exilés au Paradiso ou au Melkweg (la «Voie Lactée»), deux vastes centres de jeunes subventionnés par la ville, où l'on projette des films, on donne des concerts et des pièces, on organise des réunions, et où s'effectue le commerce déclaré des drogues douces. Le Melkweg, ancienne laiterie située derrière le Théâtre municipal, se présente comme le point de ralliement de «l'autre société». Lorsque j'y suis allé, j'ai demandé à une étudiante comment ce centre pouvait abriter «l'autre société» eu égard à la société qui le subventionnait. Elle me regarda avec sévérité et me répondit: «Nous représentons autant que nous le pouvons dans ce monde "l'autre société". Nous sommes de vrais anarchistes.» Ce n'était pas la réponse réfléchie que j'attendais, mais elle me confirma une fois de plus que ces gens s'étaient persuadés qu'ils pouvaient accepter, comme leur dû, des subventions sans compromettre leurs idéaux.

Ma visite au Paradiso revêtit un caractère particulièrement émouvant. Ancienne église, le Paradiso se trouve à quelques centaines de mètres de Leidseplein, juste en face du Barlaeus, mon ancien lycée. La cérémonie de remise des diplômes se déroulait dans la salle des fêtes. Je me revois encore, assis dans un tourbillon presque tangible de pompe, d'apparat et de latin (et une fois même dans un silence embarrassé et angoissé, le jour où mon père fit un discours). L'extérieur arbore actuellement des couleurs psychédéliques, et les murs intérieurs rougeoyaient sous les lumières pourpres et orange. Au moment où j'entrai dans l'édifice, un jeune homme gisait, nu, sur le plancher, fumant de la marijuana.

Je flânai un petit moment au Paradiso, buvant de la bière avec un artiste originaire de l'Angleterre, ni jeune, ni devêtu, ni «défoncé». C'était un type sérieux, qui devait avoir la trentaine; il m'expliqua qu'il faisait des affiches et des dessins à l'atelier d'art graphique du Paradiso. Il vivait à Amsterdam depuis huit ans. Certains Anglais et Américains de l'endroit, me dit-il, étaient des acteurs qui avaient travaillé au théâtre Mickery et décidé de rester, à la fin de leurs tournées.

Mon compagnon n'avait évidemment pas l'air riche, au sens où l'entend le percepteur, et n'était pas non plus de la première jeunesse par rapport aux habitués des lieux. Comme s'il lisait dans mes pensées, il sourit et dit: «Savez-vous que ces gosses laissent entrer gratuitement les retraités au Paradiso? N'est-ce pas gentil?

— Dites-moi, lui demandai-je, vous m'avez dit que vous aviez votre propre atelier à Londres. Pourquoi êtes-vous venu à Amsterdam?

— Parce qu'ici, me répondit-il, tout le monde fiche la paix à tout le monde!»



Une ville sur deux roues



En fin de journée, quelques-uns des 500 000 cyclistes d'Amsterdam descendent du bac qui assure aux banlieusards la traversée gratuite du vieux port.

Alors que la plupart des grandes villes sont devenues la proie du moteur à combustion interne, Amsterdam demeure remarquablement fidèle au cyclé. Les bicyclettes constituent le mode de transport personnel favori de deux Amstellodamois sur trois. Les raisons de cet engouement ne sont pas difficiles à comprendre. Le vélo se prête de façon idéale à la circulation dans les rues étroites, animées et à pente douce du centre ; et,

dans l'une des villes du monde les plus conscientes des problèmes engendrés par la pollution, ce moyen de transport inoffensif est considéré comme un sérieux avantage. La fidélité à l'humble bicyclette se retrouve chez les pauvres comme chez les riches, chez les jeunes comme chez les vieux ; même les membres de la famille royale ont adopté les deux roues lors des séjours qu'ils ont effectués dans la ville.



Un père et son enfant sous un capuchon improvisé rejoignent un groupe de cyclistes le long du Singel.



Dans ce défilé de cycles, une femme tente de protéger sa plante.



Son parapluie grand ouvert, ce jeune homme pédale comme un acrobate.



Alourdi par son attirail, cet ouvrier regarde très attentivement la route.



Cette jeune femme part faire ses courses avec une parfaite assurance.

Pédalant dans le parc Vondel, un vieux monsieur et son chien sont l'incarnation même du *deftigheid* — terme qui pour les Amstellodamois désigne des vertus désuètes : la bonne éducation, la propriété, l'honorabilité et la dignité.







Ornée de fleurs et de paille, cette bicyclette est un modèle d'excentricité.



Une bicyclette dans les arbres! Voici un nouveau mode de stationnement.



Des bicyclettes abandonnées attendent d'être vendues aux enchères. La police municipale ramasse régulièrement ces épaves à 2 roues.



Des automobiles mal garées empiètent sur le domaine réservé aux deux roues et obligent ainsi un cycliste à circuler sur la chaussée.



Ancien destrier fidèle, une bicyclette accidentée git oubliée, au bord d'un canal, les roues voilées et le cadre tordu voués à la rouille.



Un débutant, soutenu par la main de sa mère, avance dans une allée tranquille où la science d'une génération peut sans danger être transmise à la suivante.





7

Changements de cap

En 1975, la ville d'Amsterdam a fêté son sept centième anniversaire — sa date de naissance ayant été officiellement fixée en 1275, année où l'on promulgua un premier édit seigneurial concernant les pêcheurs du cru. On célébra cet anniversaire avec tout le «matraquage» publicitaire auquel on peut s'attendre d'une ville très au fait des techniques de pointe. On pavaisa les rues d'oriflammes et de drapeaux multicolores dont quelques-uns furent dérobés par les amateurs de souvenirs avant même le début des cérémonies. Une régate mouilla dans le port et des orchestres jouèrent sur les places principales. On reconstitua une scène de rue, grandeur nature, du vieil Amsterdam — le Mokum (mot d'argot emprunté à la première communauté juive) — dans le centre international de conférences installé rue Ferdinand Bol. Les visiteurs de l'exposition pouvaient se promener parmi les aïeux du XIX^e siècle; marchands ambulants et joueurs d'orgue de barbarie, tailleurs de diamants, savetiers et souffleurs de verre.

Dans une ville aussi imprégnée d'histoire, il était normal que les organisateurs des festivités missent l'accent sur les plus vénérables traditions. Mais Amsterdam est une ville riche d'un grand passé, non une ville du passé; les Amstellodamois d'aujourd'hui sont extrêmement fiers de leur héritage, mais tout aussi attentifs à leur avenir. Et donc ce sept centième anniversaire, s'il leur donna l'occasion de jeter un regard bienveillant en arrière, ouvrit aussi un débat sur le rôle de la ville en ce dernier quart de siècle. Quels nouveaux emplois créer pour combler le vide laissé par le déclin des vieilles industries et la perte de l'empire colonial? Comment loger les habitants en l'an 2000? Que faire pour résoudre les problèmes toujours plus aigus posés par la pollution de l'atmosphère et de l'eau? Questions particulièrement brûlantes pour une ville petite et surpeuplée, dans un pays petit et surpeuplé; et leur urgence n'a fait que s'accuser depuis lors. Inévitablement, je me suis trouvé moi-même confronté à ces préoccupations au cours des recherches auxquelles je me suis livré sur la métropole.

Tout débat sur l'avenir d'Amsterdam doit — comme toute analyse de son passé — commencer par la mer. Quand, peu après mon arrivée, je visitai le vieux port, une sorte de silence commémoratif semblait peser sur les docks et les quais. Ma nostalgie, en ces lieux, se doublait de mélancolie, car je n'ignorais pas que Rotterdam, à soixante-cinq kilomètres plus au sud, avait ravi à Amsterdam le titre envié de plus grand port des Pays-Bas — et même du monde entier.

Je décidai de faire le tour des installations modernes d'Amsterdam, et pris pour guide un fonctionnaire du Havengebouw, ou siège des autorités portuaires de la ville. Il se présenta sous le nom de «M. Pekelharing» (ce vocable, qui signifie littéralement «hareng mariné», peut être risible ailleurs, mais suscite le respect dans une ville maritime qui doit sa fortune à l'indus-

Ces alignements de volets éclairés par le soleil égaient la sombre façade d'un ancien entrepôt de brasserie sur le Brouwersgracht. Comme beaucoup d'entrepôts d'Amsterdam, ce bâtiment, aujourd'hui transformé en appartements, a repris vie.

trie du hareng). Nous partîmes en voiture, car les bassins, les postes de mouillage et les quais actuels s'étirent sur une distance de six à huit kilomètres, le long du canal de la mer du Nord, qui commence à l'extrémité ouest du vieux port et finit à IJmuiden, à seize kilomètres à l'ouest d'Amsterdam. Pendant le trajet, mon guide me cita des faits impressionnants sur cette voie d'eau large de deux cent trente mètres. Quelque huit mille pétroliers et cargos par an, me dit-il, utilisent ses installations. Des projecteurs l'équipent sur toute sa longueur, pour qu'elle soit navigable vingt-quatre heures sur vingt-quatre; et en hiver, elle reste praticable grâce à l'action de brise-glace.

M. Pekelharing m'avait donné des brochures publicitaires, dans la prose enthousiaste desquelles revenait fréquemment l'expression d'«animation fiévreuse». Mais, lorsque nous arrivâmes à destination — un complexe de vastes bassins flanqués d'immenses grues, de silos de béton et de rangées de conteneurs, le tout dans une zone désolée de pâturages sablonneux — je trouvai l'expression plutôt impropre. Il y avait des dizaines d'énormes navires, mais une présence humaine fort réduite. L'«animation» était presque entièrement mécanique. Nous assistâmes au chargement d'un cargo de farine de soja, au moyen d'un tuyau d'un mètre de diamètre relié à un silo. Toute l'opération était contrôlée par quelqu'un ou quelque chose d'invisible. Un grincement aigu emplissait l'air, de même que la farine malodorante, qui recouvrit bientôt nos visages d'une pellicule de poussière tirant sur le violet.

Mon guide me conduisit, par une coursive métallique qui surplombait le quai, vers la poupe du cargo. Personne sur le pont. En regardant la passerelle du navire, je fus frappé par l'absence de barre et de commandes classiques portant, entre autres indications, «en avant toute», «droite la barre» et «en arrière toute». Au lieu de quoi, trônait un fauteuil inclinable en cuir, devant un grand tableau de bord couvert de cadrans, de boutons et de jauges. «Un capitaine a voulu faire changer ses commandes, me confia M. Pekelharing. Pour lui, sur toute passerelle digne de ce nom, se tient obligatoirement un timonier, debout, à la barre. Mais l'armateur refusa net, et qui peut l'en blâmer? Faire construire une barre classique et changer le tableau de bord aurait coûté vingt mille florins, soit cinquante-cinq mille francs environ.»

«Où va toute cette marchandise?», demandai-je à M. Pekelharing, en lui désignant la farine de soja qui s'amoncelait dans les flancs du navire. «Probablement en Allemagne, me répondit-il. Jusque vers 1950, le port répondait aux besoins de l'économie nationale; depuis, il est devenu, pour l'essentiel, un port de transit dont les trois quarts environ des importations sont destinées à d'autres pays européens. La plus grande partie du fret — avant tout, minerais, pétrole, charbon et produits chimiques — est acheminée vers l'Allemagne par le canal d'Amsterdam au Rhin.»

Ce canal, ouvert en 1952, raccorde le port à la frontière allemande, à quatre-vingt-quinze kilomètres. Aux précisions fournies par M. Pekelharing sur cette voie de liaison, succéda un silence pensif. «C'est drôle, finit-il par dire. Avant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands étaient nos plus



Ces porteurs se reposent parmi les chariots de fleurs dans la halle centrale d'Aalsmeer, tôt le matin, avant le début de la criée dans la salle adjacente.

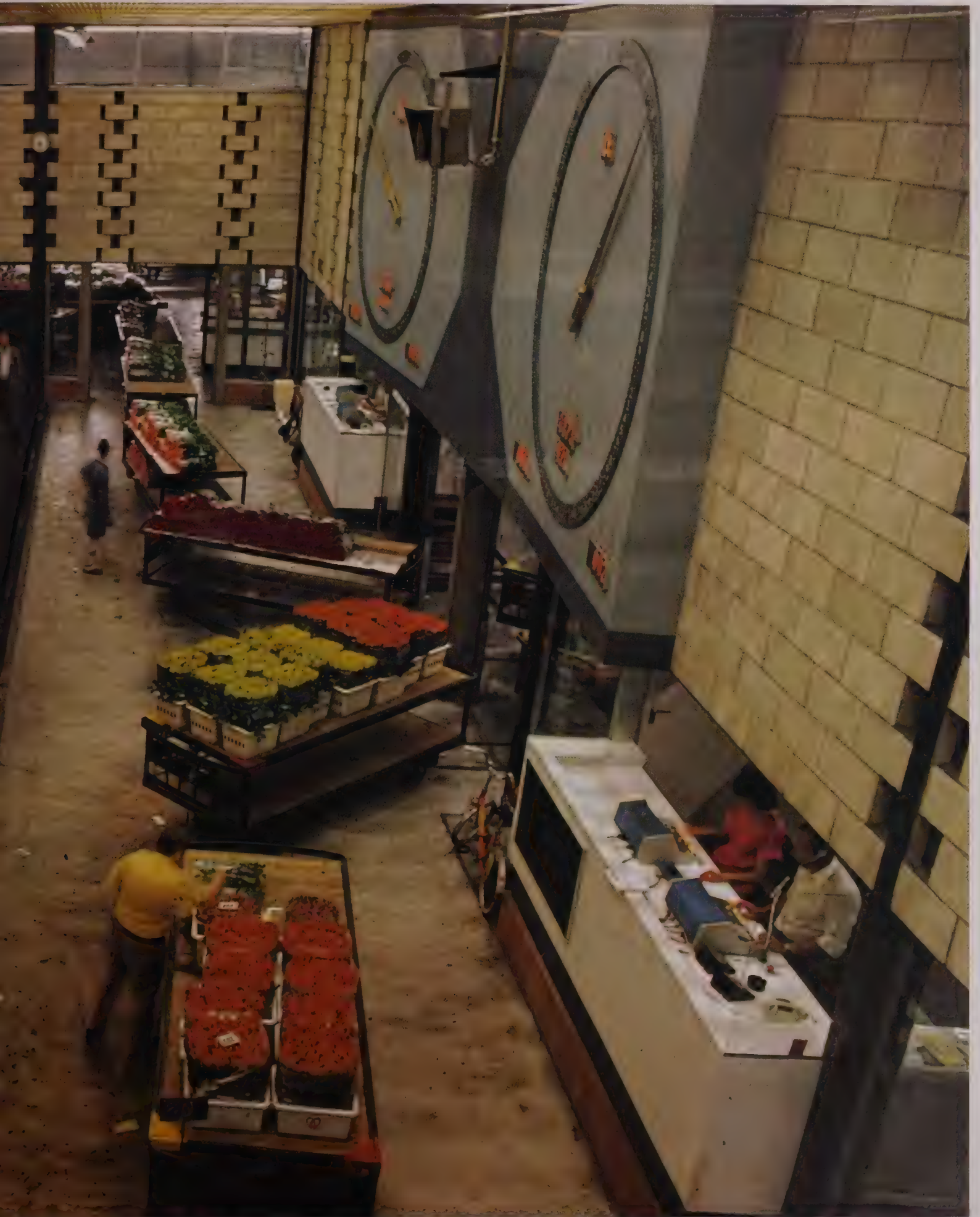
Un marché prospère

Les Pays-Bas sont un centre horticole depuis le XVII^e siècle, ce qui n'empêche pas le marché de gros des fleurs — le complexe d'Aalsmeer, à proximité d'Amsterdam — d'être un modèle d'efficacité ultra-moderne. Les acheteurs vont des petits boutiquiers locaux jusqu'aux gros exportateurs (80 p. 100 des fleurs coupées

sont en effet expédiées par avion à destination de l'étranger). Six jours par semaine, ils se réunissent dans la halle centrale (ci-contre) pour une opération que l'on appelle «les enchères néerlandaises». Les prix, marqués sur un ordinateur ressemblant à une horloge, sont élevés au départ et baissent progressivement.



Dans une salle du marché d'Aalsmeer, les acheteurs guettent l'horloge géante qui enregistre la progression des enchères pour les fleurs exposées.



sérieux concurrents. Si nous arrivions à nous maintenir, c'était parce qu'ils déclenchaient une guerre tous les vingt ans, et qu'après leur défaite nous bénéficions d'un répit sur le plan de la concurrence. Aujourd'hui, ce sont nos principaux partenaires sur le plan commercial. En réalité, la moitié des yachts qu'on peut voir sur l'IJsselmeer appartient à des industriels de la Ruhr. Ils y sont, sans fatigue, en deux heures d'autoroute.»

J'attirai l'attention de mon guide sur un pétrolier qui remontait lentement le canal. «Je n'ai jamais vu un navire de cette taille dans le vieux port», lui dis-je. Il jeta sur le navire un regard de connaisseur. «Il jauge environ cinquante mille tonnes; le canal est navigable pour tous les bâtiments ne dépassant pas quatre-vingt-dix mille tonnes. Mais Rotterdam peut accueillir des pétroliers de deux cent mille tonnes; de plus, ce port est situé à l'embouchure du Rhin, voie d'accès naturelle, pour les péniches, vers le cœur de l'Europe. Il a un énorme avantage sur le nôtre, mais il me paraît juste aussi de dire que l'esprit de compétition, chez nous, est sans égal.»

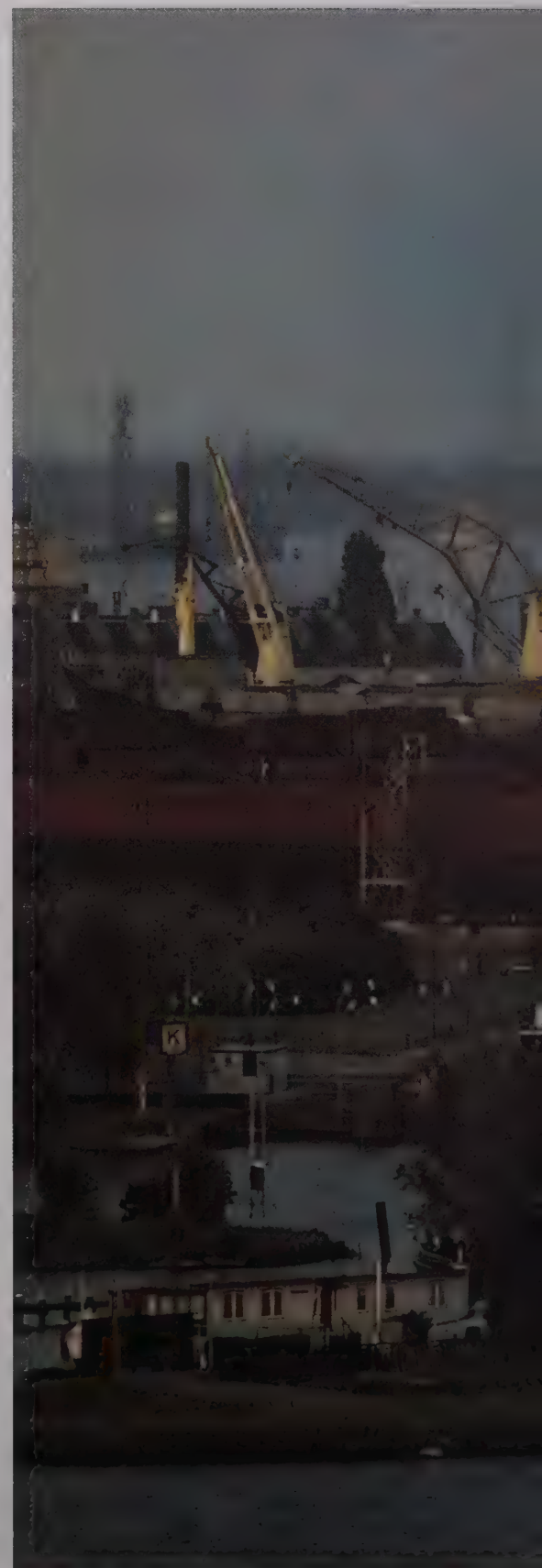
La rivalité entre Amsterdam et les autres villes néerlandaises remonte très loin. Comptant parmi les derniers États-cités des temps modernes, Amsterdam fut l'un des principaux protagonistes de la guerre d'indépendance menée par les Pays-Bas au XVII^e siècle contre l'Espagne; en outre, sa prééminence lui a donné un sens de son importance et de son indépendance qui s'est révélé étonnamment tenace. Bien que La Haye soit le siège du gouvernement et Rotterdam le premier port, Amsterdam ne manque jamais une occasion d'affirmer ses prérogatives de grand centre urbain. Quand en 1959, par exemple, Rotterdam décida de construire une ligne de transports publics souterrains, Amsterdam se mit aussitôt à dresser les plans de son métro. Lorsque Rotterdam reçut des subventions pour agrandir ses installations portuaires, Amsterdam harcela le gouvernement pour obtenir les crédits nécessaires à la modernisation de son port. Malheureusement, Rotterdam se montre plus adroit qu'Amsterdam lorsqu'il s'agit de solliciter de l'État un soutien financier.

J'allai rendre visite à un homme d'affaires, à son bureau sis sur le Westermarkt, face à la Westerkerk. «Si nous n'obtenons pas plus de crédits gouvernementaux, me confia-t-il, c'est parce que notre ville est républicaine et anarchiste.»

Je le regardai avec surprise. C'était un homme mince, d'âge moyen, en complet veston strict — rien de commun avec les Provos fantasques et leurs héritiers. «Anarchiste?», répétai-je.

Mais il n'employait pas ce mot dans son sens politique. «Nous sommes trop indépendants, me dit-il. Amsterdam ne cesse jamais de vouloir imposer sa loi à tout un chacun, y compris au Premier ministre. On ne peut se comporter de la sorte, sans offenser Pierre ou Paul. Je ne fais pas exception à la règle, ajouta-t-il. Nos hommes d'affaires sont républicains et anarchistes; ils travaillent peut-être aujourd'hui dans des bureaux climatisés, mais ne sont guère différents des «messieurs» qui dirigeaient la Compagnie des Indes orientales. Ce sont, dans l'âme, encore et toujours, des aventuriers du négoce prêts à traiter avec le diable.»

Mon interlocuteur s'occupait lui-même d'import-export, et sa société avait





Traversant le vieux port en direction du Nord d'Amsterdam, ce pimpant ferry-boat est dominé par le pétrolier géant se trouvant en cale sèche derrière lui.

fait jadis des affaires florissantes avec le tabac, le sucre, le thé et le café — jusqu'à ce que les Pays-Bas perdissent leurs colonies après la Seconde Guerre mondiale. J'étais venu lui rendre visite pour découvrir comment son entreprise avait surmonté l'écroulement de l'empire. A le voir assis dans son bureau, il était difficile d'imaginer que la moindre des choses eût changé : la pièce était meublée dans le style art-nouveau, avec lampes Tiffany, boiseries de noyer et d'acajou, plafonds et portes d'une hauteur impressionnante — en bref, une espèce de monument à la prospérité d'avant-guerre. Mais mon hôte avait le pragmatisme perspicace d'un homme mettant ses idées à l'épreuve de par un monde vaste qui commence à ses fenêtres.

Ce monde, précisa-t-il, a singulièrement rapetissé depuis les années trente, époque où les négociants d'Amsterdam détenaient le monopole du commerce avec les Indes orientales, contrôlant l'exportation et la vente de 86 p. 100 du poivre dans le monde, 30 p. 100 du caoutchouc, 19 p. 100 du thé, ainsi qu'une part appréciable du café, du tabac et du sucre. «Ma maison est l'une des rares qui s'occupent encore de produits tropicaux, me dit-il. Nous importons du cacao, du thé, de la quinine et du café. Un courtier en café...»

Il s'interrompt, et, tous deux, d'éclater de rire ; car tous les écoliers d'Amsterdam, avant la guerre, connaissaient la rengaine : «Je suis courtier en café et j'habite le Lauriergracht.» C'est la première ligne d'un roman du XIX^e siècle — écrit par un Amstellodamois sous le pseudonyme de Multatuli — qui devint célèbre pour avoir été la première attaque précise formulée à l'encontre du système colonial néerlandais. Malheureusement, le gouvernement ne comprit pas le message du livre — pas plus à sa publication que par la suite, jusqu'au deuxième quart du XX^e siècle. Pour maintenir leurs prétentions impérialistes aux Indes orientales, après la Seconde Guerre mondiale, les Néerlandais montèrent ce qu'on a appelé deux «opérations de police» contre les groupes d'indépendance armés. Lorsque les Indes orientales accédèrent finalement à l'indépendance, en 1949, les relations entre l'ancienne colonie et les Pays-Bas se trouvèrent envenimées pour de nombreuses années.

«Nous aurions dû changer de cap en 1945, me dit mon hôte. Faute de quoi, le nouveau régime indonésien a rompu la plupart de nos anciens liens commerciaux. Les planteurs qui fournissaient du tabac à ma société se mirent à exporter leurs récoltes sur Hambourg et Brême. Ils voulaient vendre à un pays avec lequel ils n'avaient eu aucune attache coloniale. Nous avons essayé de nous rattraper en utilisant notre connaissance de l'économie tropicale en d'autres contrées. Dans les années cinquante, nous avons créé des plantations de sucre en Éthiopie.» Il me désigna un de ses collègues dans un bureau voisin. «Il est allé en Éthiopie. Nous étions optimistes à son sujet. Mais l'Éthiopie n'est pas l'Indonésie. Jadis, les jeunes comme lui étaient formés au travail sur place, puis envoyés en poste pour des années, au même endroit. Ils apprenaient à connaître une région, les gens, les commerçants locaux. Aujourd'hui, le travail qu'ils font dans les pays tropicaux est bref, incertain, assombri par la conjoncture politique.»

Si Amsterdam ne peut plus compter sur les pays d'outre-mer comme



Sous la présidence d'un Mercure de bronze, les courtiers effectuent leurs transactions, au rez-de-chaussée de la Bourse d'Amsterdam. Inauguré en 1913 dans la Beursstraat, c'est le quatrième marché aux valeurs de la ville. Le premier, qui cota dès 1611 des actions, fut la première Bourse du monde.



source sûre et bon marché d'approvisionnement, il a plus que compensé cette perte en fabriquant des produits finis. Lors de mes tournées dans les environs de la ville, j'avais vu partout les témoins d'une prospérité industrielle évidente, sous forme d'usines ultra-modernes de produits chimiques, d'électronique et de montage d'automobiles. Les banlieues montraient aussi des exemples d'activités commerciales sur une échelle impressionnante. A l'ouest de la ville, près de l'aéroport de Schiphol, j'ai visité un centre de confection, le Confectiecentrum, où les salles d'exposition de plus de deux cents fabricants et diffuseurs de prêt-à-porter occupent quelque six hectares. Je me suis également rendu, près de là, au marché aux fleurs d'Aalsmeer où, chaque jour, jusqu'à deux mille grossistes achètent aux enchères des fleurs coupées et des plantes en pot qui sont vendues dans toute l'Europe et l'Amérique du Nord.

A l'intérieur même de la ville, l'industrie du diamant est le parfait modèle d'adaptation d'un vieux métier aux besoins de l'ère technologique. Bien que sévèrement touchée par la déportation d'environ deux mille artisans juifs au cours de la Seconde Guerre mondiale, l'industrie diamantaire a distancé ses concurrents des États-Unis, d'Israël et d'Extrême-Orient, et a rendu à Amsterdam son rang de capitale mondiale du diamant. Parmi la vingtaine d'ateliers que compte la ville, quelques-uns sont encore spécialisés dans la taille des pierres précieuses pour la joaillerie. En 1949, trente-huit ans après que la maison Asscher eut taillé le plus gros diamant du monde — le Cullinan, qui pesait 3024 carats —, des artisans diamantaires de l'usine Van Moppe ont accompli une nouvelle prouesse, cette fois en donnant cinquante-huit facettes à la plus petite pierre du monde : une gemme ne pesant que $1/30\,000^{\circ}$ de gramme, simplement pour tester leur habileté. Il fallut trois mois pour tailler la pierre à la main et pour la polir avec un mélange de poussière de diamant et d'huile d'olive ; au cours de l'opération, on égara à huit reprises la mini-gemme, laquelle ne fut retrouvée, chaque fois, qu'à l'aide d'un microscope.

Cependant, la production de pierres précieuses ne représente qu'une partie des diamants vendus par les ateliers d'Amsterdam ; la majorité des pierres destinées à l'usage industriel sont taillées par des machines complexes, notamment des rayons laser guidés par ordinateur. (De nombreuses gemmes sont également travaillées par des moyens mécaniques, mais les traditionalistes affirment que les pierres ainsi obtenues ont toutes la même apparence et manquent de « personnalité ».) La firme Drukker et fils est représentative de la nouvelle technique du diamant ; chaque année, elle vend à l'industrie jusqu'à cinq millions de carats — plus d'une tonne — de poussière de diamant. Celle-ci est utilisée pour le polissage d'articles aussi divers que les verres de lunettes et le nez conique des avions supersoniques. Cette même maison fabrique également des pierres pour les lames destinées à couper les spaghetti dans le sens de la longueur, à aléser les cylindres des automobiles et à strier les pistes des aéroports, afin d'empêcher les avions de glisser outre mesure en cas d'atterrissage par pluie diluvienne. Les diamants plaqués d'or, qui pèsent environ $1/10\,000^{\circ}$ de gramme chacun, figurent parmi les productions les plus spécialisées de la firme Drukker et fils : incor-

porés à un circuit téléphonique comme conducteurs de chaleur à partir de transistors, ils permettent de transmettre simultanément jusqu'à deux cent cinquante mille conversations.

Les ateliers diamantaires constituent un aspect très visible de l'activité économique d'Amsterdam, et sont visités, chaque année, par des milliers de touristes. En revanche, les services financiers de la cité — élément essentiel de sa prospérité actuelle — fonctionnent derrière les portes closes de la Bourse ou, le long des canaux, derrière les façades anonymes de maisons cossues. La communauté financière ne compte pas moins de quatre cents charges d'agent de change et cinq cents établissements bancaires — chiffres étonnants pour une métropole de moins d'un million d'habitants. Afin de voir comment l'Amsterdam d'aujourd'hui parvient à conserver son séculaire rang de centre financier, j'ai rendu visite à un responsable de l'un des principaux groupes d'investissement et de banque.

«Je crois que nous avons une mentalité bien plus internationale que dans d'autres villes, me dit-il. Un quart environ des valeurs cotées à la Bourse d'Amsterdam sont étrangères, et cette dernière compte notamment plus d'actions américaines que n'importe quelle autre Bourse d'Europe. Nous attirons les sociétés des pays du Marché commun parce qu'Amsterdam bénéficie d'un bon réseau de communications avec le reste de l'Europe septentrionale, et que la plupart des Amstellodamois parlent au moins deux langues européennes, outre le néerlandais, qui est leur langue maternelle. Mais ce n'est qu'un début. Une cinquantaine d'entreprises japonaises se sont installées à Amsterdam, et vingt d'entre elles environ sont cotées en Bourse.»

Le banquier et moi-même étions seuls dans son bureau. Chaque fois que la sonnette d'entrée retentissait, il se levait dans la seconde et dévalait les escaliers pour ouvrir la porte. Je ne veux pas interpréter cette attitude comme un signe de démocratisation, mais elle dénotait une absence de prétention, de *capstones*, qui contrastait avec le formalisme vieillot des financiers auxquels, dans ma jeunesse, j'avais eu affaire à Amsterdam.

Et, comme je lui confiais mes impressions là-dessus, le banquier rétorqua : «Nous avons moins de préjugés que par le passé. Et nous sommes moins pingres aussi. Prenez la Bourse. Avant 1940, un règlement stipulait qu'entre une heure et demie et deux heures moins le quart les membres entraient gratuitement. A deux heures moins le quart, le gardien actionnait une cloche; et, dès lors, tout le monde, membre ou non, devait payer un droit d'entrée de vingt-cinq centimes néerlandais. A l'époque, les directeurs des différentes firmes commerciales venaient en personne à la Bourse. Je me rappelle avoir vu l'un d'entre eux, qui représentait des millions, avaler son café dans un restaurant et courir pour arriver avant que la cloche ait sonné; tout cela, afin d'économiser vingt-cinq centimes.»

«Pourtant, certains Amstellodamois paraissent vraiment regretter l'ancien temps», observai-je.

Le banquier haussa les épaules : «Je suis sans réserve pour le moderne, mais regardez ce bureau, répondit-il, en me montrant d'un geste circulaire son élégant mobilier ancien. «C'est un dinosaure. Les maisons qui bordent



Ces écoliers suivent un cours pratique de jardinage, à l'ombre de l'ensemble de Nieuwendam situé dans le Nord d'Amsterdam. Le jardinage constitue aussi un délassément pour les adultes qui habitent les nouveaux grands ensembles de cette cité.

nos canaux sont peut-être belles; elles n'en constituent pas pour autant des immeubles de bureaux fonctionnels. Imaginez les efforts qu'impose au personnel le fait d'avoir à monter et à descendre à longueur de journée ces escaliers étroits et raides. S'il ne tenait qu'à moi, nous déménagerions pour nous installer dans un bâtiment de verre, avec ascenseurs, parking en sous-sol et hôtel à deux pas pour loger nos clients. En fait, le local le mieux adapté aux nécessités d'une société internationale serait un sous-sol insonorisé sous l'aéroport de Schiphol.»

Ce disant, le banquier exprimait l'un des deux points de vue à la source d'un violent débat entre les Amstellodamois — d'un affrontement, selon certains, dont l'enjeu est l'âme même de la ville. D'un côté, on trouve l'homme d'affaires, épris d'efficacité, tourné vers l'extérieur, qui se veut partenaire dans le complexe écheveau de l'économie mondiale, et, de l'autre, un citoyen qui se considère avant tout comme un Amstellodamois. Ce dernier souhaite demeurer au sein d'une communauté locale, traiter avec des gens qu'il connaît, et ne pas accepter les rythmes trépidants imposés par les systèmes modernes de télécommunications et de transports, avec tous les bouleversements qu'ils introduisent dans l'environnement traditionnel de cette grande cité.

L'une des batailles les plus acharnées entre ces deux écoles fut déclenchée, en 1970, par la décision municipale de construire un réseau de chemin de fer souterrain — un métro. Le sous-sol de la ville étant spongieux à l'extrême, le métro ne pouvait être réalisé par les techniques classiques de creusement des tunnels. Force était de construire en surface des sections de tunnel en béton, puis de les enfouir dans le sol — procédé impliquant

inévitablement la destruction d'édifices sur l'itinéraire prévu. Le quartier de Nieuwmarkt, partie intégrante du vieux quartier juif, représentait l'une des zones menacées. Ses habitants, soutenus par des groupes d'actions porteurs de noms évocateurs tels que le *Lastige Amsterdammer* (l'Amstellodamois difficile), prirent des contre-mesures percutantes. Ils organisèrent, en guise de protestation, une exposition de photographies et d'affiches murales dans la Leidsestraat, pour montrer au public combien il faudrait sacrifier de maisons à la construction du métro et prélever sur le budget municipal. Ils occupèrent les bâtiments condamnés à la démolition et s'y installèrent jusqu'à ce que la police — fortement conspuée par les manifestants et les badauds — vînt les en déloger.

Malgré cette levée de boucliers, on commença les travaux du métro, lentement, et sans que l'opposition ne désarme. On inaugura la première ligne sept ans après seulement le premier coup de pioche. Cette dernière relie le faubourg de Bijlmermeer, situé à huit kilomètres au sud-est du centre de la ville, et la gare centrale, non loin du port, au cœur de la vieille ville.

Bien que les Amstellodamois aiment à discuter du futur aménagement de leur cité, ils tombent d'accord sur la question suivante, à savoir la nécessité d'accroître le nombre des immeubles d'habitations destinés à une population en constante expansion, et au relogement des habitants des quartiers condamnés à la démolition. Amsterdam se trouve confronté à une tâche considérable de rénovation — cette tâche ne se limite pas aux secteurs les plus anciens de la ville. Paradoxalement, une partie des plus importants travaux de rénovation concerne certains ensembles d'immeubles datant seulement du début du xx^e siècle. Pis encore : on considérerait ces quartiers, à l'époque de leur édification, comme des modèles d'urbanisme éclairé.

Leur histoire commence pendant la Première Guerre mondiale. Devant les incertitudes de l'avenir, la construction résidentielle privée se trouvait pratiquement arrêtée. Le conseil municipal décida d'en profiter pour prendre en main l'expansion de la ville. En 1917, il chargea H.P. Berlage — l'architecte de la Bourse — d'établir un plan d'ensemble et de proposer un style de construction pour l'extension de l'ancien Amsterdam-Sud, c'est-à-dire des quartiers situés au sud du Rijksmuseum. Le conseil approuva avec enthousiasme le projet mis au point par Berlage et, avec les fonds provenant de l'impôt sur le revenu, lança un ambitieux programme de construction. Au cours des années suivantes, le district méridional de la cité vit surgir des kilomètres de nouvelles voies bordées d'immeubles d'un style qui sera connu sous la dénomination d'«École d'Amsterdam».

L'architecture de l'École d'Amsterdam est aussi malaisée à décrire que facile à reconnaître. Imaginez de larges rues divisées par des bandes de gazon et bordées sur leurs deux côtés par des habitations de quatre et cinq étages. Ce sont des immeubles collectifs, mais on a fait un effort soutenu — pour ne pas dire dementiel — pour éviter qu'ils ne ressemblent à des casernes. Tous leurs angles sont arrondis, et les façades décorées de formes elliptiques. Les bâtiments ont des allures monumentales, un côté art-nouveau fait de courbes et de sinuosités, souvent accentué par les sculptures de pierre qui en décorent les abords.



Cet éboueur en bateau ramasse des débris à la surface du Reguliersgracht. Il faut souvent procéder à de tels nettoyages, car les Amstellodamois utilisent les canaux pour jeter leurs ordures. La pollution due à la précarité de l'équipement sanitaire sur la plupart des 2 500 house-boats est encore plus grave.

D'autres secteurs de la ville s'inspirèrent des projets de Berlage pour Amsterdam-Sud. Dans les années vingt, on vit apparaître l'architecture de l'École d'Amsterdam dans des quartiers aussi excentriques que Hembrugstraat, voisin du bassin ouest du port, dans Amsterdam-Nord, situé en face de la gare centrale, et sur la place Thérèse Schwartz à quelques pâtés de maisons au-delà du parc Sarphati, en allant vers le sud. La place Thérèse Schwartz, du nom d'une femme peintre qui mourut en 1918, offre des exemples particulièrement remarquables de ce style ; chacun des immeubles qui l'entourent est de forme trapézoïdale, avec son étage supérieur en retrait par rapport au rez-de-chaussée. Derrière chaque façade, disposés suivant un plan intérieur original, se trouvent six appartements.

L'École d'Amsterdam fut la vedette du Congrès international d'urbanisme qui se tint à Athènes en 1935 — encore que j'aie tendance à attribuer une partie de ce succès à la surprise, les architectes des autres pays n'ayant jamais cru leurs collègues néerlandais capables de tels trésors d'imagination. A Amsterdam cependant, ce style soulevait de plus en plus de critiques. Ses détracteurs qualifiaient de superficielles les idées qui avaient présidé à l'agencement des appartements, et certains architectes traitèrent cavalièrement l'École d'Amsterdam d'«architecture poudre-aux-yeux», les façades fantaisie dissimulant des plans intérieurs impropres aux nécessités de la vie quotidienne. Je suis moi-même quelque peu prévenu contre ce type d'habitation, ayant vécu dans l'une des moins confortables de six à seize ans.

Toutefois, partisans ou détracteurs de l'École d'Amsterdam doivent admettre que de nombreux immeubles n'ont pas résisté à l'épreuve du temps ; les pilots d'origine en bois de charpente, qui soutiennent leurs fondations, sont dangeureusement branlants. Paradoxalement, la plupart des pilotis des maisons bâties aux ^{xvii} et ^{xviii} siècles le long des canaux sont encore solides. Lorsque je demandai à des responsables municipaux pourquoi les fondations les plus récentes s'abîmaient, on me fournit des raisons variées : peut-être était-ce dû à une baisse du niveau de l'eau sous les immeubles nouveaux, laquelle, laissant l'air circuler autour des piliers, en accélèrait le pourrissement ; ou bien s'agissait-il d'un processus complexe de succion souterraine, particulière à ces zones, qui gauchissait les piliers de bois ; à moins que la faute n'incombât tout simplement à un défaut de qualification professionnelle. Ce dernier diagnostic, semble-t-il, explique au mieux pourquoi les bâtiments plus anciens sont relativement épargnés.

Quelle que soit la cause de ces dégradations, Amsterdam va devoir reprendre en sous-œuvre les fondations d'immeubles répartis sur des hectares et des hectares. C'est un travail de Pénélope : certaines doivent être refaites immédiatement, tandis que d'autres pourront peut-être tenir encore quelque vingt ou trente ans.

Lorsque je visitai en voiture quelques-unes des zones menacées, accompagné d'un membre du *Grondbedrijf* (Bureau d'entreprise des sols), j'eus l'impression de visiter une ville touchée par un gigantesque mais infiniment lent tremblement de terre. «Regardez ce mur», me dit mon guide, en désignant un immeuble de 1920. Scrutant les dalles de pierre horizontales qui en ornent la façade, je constatai que certaines d'entre elles étaient

légèrement de guingois. «Il tiendra vingt ans», psalmodia mon escorte.

Quand je demandai pourquoi les fonds publics devaient assumer la charge de ces travaux de restauration, il me précisa que la plupart des logements appartenaient à des coopératives de construction financées par les contributions hebdomadaires — parfois très modestes — des occupants. «Ils ne peuvent verser davantage, et c'est la raison pour laquelle nous devons régler la différence. Nous payons aussi pour le relogement des locataires dont l'immeuble est en cours de rénovation.» J'allai voir de ces édifices. Les rénovateurs n'y allaient pas par quatre chemins; ils avaient évidé tout un pâté de maisons qui, de ce fait, ressemblait à un rayon de miel. Ils l'avaient étayé avec des cadres de sécurité en acier pour que les ouvriers puissent, sans danger, enfoncer dans le sous-sol des nouveaux piliers en béton. Les responsables estiment que ce type de fondations aura une durée plusieurs fois séculaire, mais cela reste à démontrer!

L'École d'architecture d'Amsterdam s'est éteinte avec la Seconde Guerre mondiale: Erasmusgracht fut la dernière artère bordée de constructions dans ce style — encore présente-t-elle des signes évidents d'une évolution nouvelle: on trouve un rappel des tendances premières dans les angles arrondis surmontés de tours, mais les toits plats et les lignes nettes et géométriques des façades laissent prévoir un type d'architecture dont l'expression la plus remarquable anime Bijlmermeer, la ville-satellite desservie par ce métro si controversé.

Lorsqu'il sera terminé, cent mille Amstellodamois vivront dans le complexe de Bijlmermeer. Ceux qui déjà y habitent occupent des unités de dix étages, lesquelles, vues d'avion, ressemblent à des «C» anguleux disposés de façon irrégulière. Chacune contient en moyenne deux mille appartements, et se trouve séparée de ses voisines par de vastes espaces verts. La brochure officielle de présentation n'est pas trompeuse quand elle annonce qu'«une ambiance de verdure, semblable à celle d'un parc, entoure les bâtiments».

Le fait le plus frappant, quant à Bijlmermeer, est l'absence apparente de parkings pour les dizaines de milliers de voitures appartenant aux résidents: de grandes voies de circulation, toutes en surélévation, à trois mètres du sol, aboutissent à d'immenses garages payants. Les automobilistes n'ont pas le droit d'aller en voiture jusqu'à la porte de leurs immeubles — ces derniers ne sont d'ailleurs jamais à plus de quatre cents mètres d'un garage —, mais doivent emprunter des passages fermés pour rentrer chez eux. Pour circuler à l'intérieur de l'ensemble, les résidents de Bijlmermeer peuvent soit utiliser les larges pistes cyclables ayant également fonction d'accès d'urgence pour les voitures de pompiers et les ambulances, soit emprunter à pied les chaussées couvertes, assez larges pour les camionnettes électriques de livraison, reliant non seulement les divers bâtiments centraux mais passant aussi sous chacun d'eux par un jeu savant de tunnels.

Beaucoup d'occupants n'apprécient guère les limitations que les architectes de Bijlmermeer ont imposées à la circulation automobile. Les mécontents avancent souvent de bons motifs — un parent âgé, ou infirme parfois — pour emprunter en voiture les pistes cyclables jusqu'à leur porte d'entrée.





Dans une école primaire réputée d'un faubourg d'Amsterdam, une classe s'est réunie devant cette représentation colorée de l'arbre de la Connaissance.

Toutefois, pour autant qu'un visiteur puisse en juger, ces tentatives de dérogations sont rarement couronnées de succès; lorsque j'ai visité cette ville-satellite, il n'y avait aucune voiture en vue. Fait plus surprenant, les espaces verts entourant les unités construites étaient également déserts. Évidemment, «l'ambiance de parc» mise en vedette dans les dépliants ne compensait pas l'absence du traditionnel jardin privé, avec son abri et son tas de sable pour les enfants. Néanmoins, les espaces verts paraissaient indiscutablement tranquilles — les mères de famille pouvaient, si elles le désiraient, y laisser jouer leurs bambins sans inquiétude.

Il faut reconnaître que les architectes de Bijlmermeer ont fait de leur mieux pour rendre cet imposant ensemble d'habitations agréable intérieurement et extérieurement. Les appartements, dotés du chauffage central, aérés, bien conçus, passeraient peut-être inaperçus dans d'autres villes, mais ils constituent une nouveauté pour Amsterdam. Les concepteurs ont également prévu des ateliers, des crèches, des magasins, et même des salles d'accueil — toutes installations nécessaires à la réalisation de leur objectif: une communauté autonome. Cependant, leurs vues ont soulevé de nombreuses controverses. Si d'aucuns ont salué Bijlmermeer comme une «cité radieuse», propice à une vie meilleure, d'autres l'ont qualifié de «ghetto pour banlieusards», de «ville sans âme» ne laissant aucune place à l'individu, et même d'«imposture en béton». Nul ne peut discuter un fait qui s'inscrit à son passif: alors que les appartements étaient destinés au marché des loyers moyens et élevés, l'insuffisance des demandes a conduit les autorités à utiliser certaines unités de construction comme H.L.M.

Parmi les occupants des logements à loyers subventionnés, on comptait des natifs de Surinam, devenus néerlandais peu avant l'indépendance de leur patrie, survenue en novembre 1975. Les premiers arrivants s'installèrent illégalement dans les appartements vides de Bijlmermeer et quand, par la suite, d'autres émigrés de Surinam débarquèrent à Amsterdam, on mit une unité entière à leur disposition. Les lieux se transformèrent bientôt en un ghetto racial, avec toutes les séquelles classiques de la ségrégation: vandalisme, fenêtres et canalisations brisées.

Autorités amstellodamoises et résidents ont fait des efforts réels pour mettre un terme à cet état de choses, et même renverser la tendance. On donna officiellement aux squatters le statut de locataires et on leur octroya des allocations de logement. On enleva et on remplaça complètement le système de canalisations et d'égouts, car l'unité abritait un nombre de locataires supérieur aux prévisions établies. On engagea un gardien responsable de la sécurité avec des adjoints, tous originaires de Surinam. Ces mesures ont à peu près mis fin aux actes de vandalisme.

Je bus un café avec le gardien, chez lui — un logement agréable, au rez-de-chaussée, qu'il louait quatre cents florins (environ quatre cent cinquante francs) par mois. Il essaya de replacer le vandalisme dans son contexte. «Les gosses qui cassent les fenêtres et démolissent les canalisations ont été arrachés à la forêt vierge — ou presque — d'Amérique du Sud, pour être confinés dans un faubourg moderne d'Amsterdam. Ils ne pouvaient que réagir contre le caractère insolite de leur nouvel environnement. L'autre

jour, l'un d'eux est venu me voir et, après son départ, je me suis aperçu que mon poste de radio avait disparu. Je n'ai pas couru après lui. Deux jours plus tard, je l'ai rencontré à l'arrêt d'autobus et lui ai dit: "Quand vais-je récupérer ma radio?" Elle était devant ma porte à mon retour.»

Je parais peut-être m'être écarté du sujet, l'avenir d'Amsterdam, mais les affrontements raciaux risquent d'en faire partie, comme c'est déjà le cas en de nombreuses autres métropoles occidentales. Les tensions ethniques peuvent conduire à l'aliénation et à une ville «en miettes» où nul ne s'occupe plus du voisin, exactement comme les grands ensembles, avec leurs appartements identiques, peuvent susciter un sentiment d'anonymat destructeur. Je crois que les Amstellodamois sont conscients du danger inhérent à l'habitat moderne, avertis peut-être par la disparition des relations sociales survenue dans d'autres métropoles victimes d'une expansion et d'une modernisation rapides. Quant à l'éventualité de troubles raciaux, j'ai une grande confiance en la tolérance des Amstellodamois, qui les rend capables d'accueillir des étrangers au sein de leur communauté.

Le dernier dimanche de mon séjour dans cette ville, je suis allé au parc Vondel, et j'y ai vu une nuée d'enfants de Surinam, venus de Bijlmermeer, qui jetaient des cailloux et des bouteilles vides, d'une rive à l'autre d'un petit étang, sur des promeneurs allongés dans l'herbe. J'accorde à tous les enfants, quels qu'ils soient, un fond de gentillesse; disons simplement que les circonstances avaient rendu ces jeunes plutôt déplaisants. Ils jetaient sans aucun doute une note discordante dans ce parc tranquille et agréable, mais ils ne provoquèrent pas de violentes réactions de la part des gens qui se chauffaient au soleil. Et d'une, ils ne visaient pas très bien; par ailleurs, lorsqu'ils en eurent assez de leurs exercices de tir, ils mirent simplement leurs jambes à leur cou, avec force cris et hurlements.

Mais laissez-moi finir sur d'autres images de ce dimanche après-midi: des images du parc. A ma gauche, la laiterie où ma mère m'achetait parfois une glace, et où un photographe avec son gros appareil, la tête cachée sous un tissu noir, faisait de bonnes affaires avec les nounous et leurs enfants. A ma droite, l'ancien casino, maintenant cinémathèque d'avant-garde. Et devant moi, des pelouses lisses comme de la soie verte, avec des pièces d'eau et des lacs scintillant au soleil. Assurément, pas un parc anglais (trop pastoral), ni un parc de New York (exception faite des enfants qui lançaient des pierres); mais vraiment, un parc néerlandais, amstellodamois. Peu de choses y auraient dépaycé mes parents. Ils eussent été d'abord fort étonnés, puis charmés en voyant des jeunes filles prendre leur bain de soleil en monokini. Ils auraient désapprouvé les gamins qui lançaient des pierres.

En revanche, les travailleurs étrangers qui se promenaient dans ce décor auraient constitué un élément nouveau pour eux. Tous, impeccables dans leurs costumes et avec leurs cravates bon marché, montraient la mélancolie de ceux qui sont condamnés à afficher les apparences de la respectabilité pour n'être ni haïs ni rejetés. Et, pourtant, j'étais convaincu que s'ils parvenaient à accepter Amsterdam, Amsterdam les accepterait aussi. Le moment venu, sitel était leur désir, ils deviendraient des Amstellodamois, et se comporteraient ni mieux ni plus mal qu'eux.



Fenêtres sans secret



Le reflet d'arbres et de façades véritables sur une fenêtre surplombant un canal souligne le côté humoristique de ce rideau brodé de motifs identiques.

Selon une coutume fort répandue, les Amstellodamois laissent les rideaux de leurs fenêtres ouverts jour et nuit. Les étrangers sont si frappés par cet usage qu'ils donnent la ville en exemple pour son caractère hospitalier. Mais, un tour d'observation le long des canaux et des rues d'Amsterdam révèle que cette pratique est sujette à des variations qui indiquent, une fois de plus, que les Amstellodamois et leur façon d'être ne sauraient

entrer dans le cadre étroit de vastes généralisations. Les vitres étincelantes réfléchissent la lumière plutôt qu'elles ne dévoilent les intérieurs; un visage derrière une fenêtre appartient quelquefois à une poupée et non à une personne; quant aux miroirs «espions», ils servent à scruter la rue sans être vu. Mais par-dessus tout, comme les yeux d'un visage, les fenêtres d'Amsterdam traduisent une infinité d'états d'âme.



MICHAEL FREEMAN

Un mannequin aux formes voluptueuses invite du regard les passants à la porte d'une sex-shop.



Offrant sans en avoir l'air la pomme d'Ève aux futurs clients d'un bar de la ville, cette sculpture partage la fenêtre avec une publicité.



Ce chat curieux regarde au-dehors par une fenêtre munie d'un miroir «espion».





Contemplant le Brouwersgracht, cette poupée chauve du XIX^e siècle ressemble aux figurines rituelles et surnaturelles des pays tropicaux d'Orient.



Surmontant la devise «Unité», ce lion rampant monte la garde sur les casiers fermés et numérotés d'un entrepôt austère situé sur le Singel.



Sur une façade, un artiste inconnu a peint des fenêtres en trompe-l'œil, transformant ainsi un mur aveugle en charmants petits tableaux.



La nuit succède au jour et la lune se lève au-dessus d'une rangée de maisons cossues avant que n'aient disparu les derniers reflets du soleil couchant.



Bibliographie

Barbour, Violet, *Capitalism in Amsterdam in the Seventeenth Century*. The Johns Hopkins Press Baltimore, 1950.

Bloom, Herbert I., *The Economic Activities of the Jews of Amsterdam in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Kennikat Press, New York, 1969.

Boxer, C.R., *The Dutch Seaborne Empire, 1600-1800*. Hutchinson, Londres, 1965.

Burke, Gerald, L., *The Making of Dutch Towns*. Cleaver-Hume Press, Londres, 1956.

Camus, Albert, *La Chute*. Gallimard, Paris, 1960.

Cotterell, Geoffrey, *Amsterdam: The Life of a City*. Saxon House, 1974.

Farber, Jules, B., *Amsterdam, City of the Seventies*. De Haan, Bussum, 1975.

Geyl, Pieter, *The Netherlands in the Seventeenth Century*. Benn, Londres, 1961.

Goudsblom, Johan, *Dutch Society*.

Random House, New York, 1967.

Huggett, Frank E., *The Modern Netherlands*. Praeger, New York, 1971.

Huizinga, J.H., *Dutch Civilization in the Seventeenth Century*. Collins, Londres, 1968.

Kroon, Ben et van der Heyden, A., *The Glory of Amsterdam*. Elsevier-Phaidon, Londres, 1975.

Maas, Walter, B., *The Netherlands at War: 1940-1945*. Abelard-Schuman, New York, 1970.

Nelson, Nina, *Holland*. B.T. Batsford, Londres, 1970.

Olie, Jacob, *Amsterdam Gefotografeerd, 1860-1905*. Van Gennep, Amsterdam, 1974.

Rosenberg, Jakob, *Rembrandt: Life and Work*. Phaidon, Londres, 1964.

Rosenberg, Jakob, Slive, Seymour, et Ter Kuile, E.H., *Dutch Art and Architecture 1600-1800*. Penguin Books, Londres, 1966.

Shelter, W., *The Pillars of Society: Civilization in the Netherlands*. Martinus Nijhoff, La Haye, 1971.

Sitwell, Sacheverell, *The Netherlands*. B.T. Batsford, Londres, 1974.

Stechow, Wolfgang, *Dutch Landscape Painting of the Seventeenth Century*. Phaidon, Londres, 1966.

Wallace, R., *Van Gogh et son temps*. TIME-LIFE International (Nederland) B.V., 1973.

Warmbrunn, Werner, *The Dutch under German Occupation, 1940-45*. Oxford University Press, 1963.

Warners, A., et Wattjes, J.G., *Amsterdam: Four Centuries of Architecture*. Allert de Lange, Amsterdam, 1956.

Weevers, Theodoor, *Poetry of the Netherlands in its European Context 1170-1930*. Athlone Press, Londres, 1960.

Zumthor, P., *La Vie quotidienne en Hollande au temps de Rembrandt*. Hachette, Paris, 1960.

Remerciements

Les rédacteurs tiennent à exprimer leurs remerciements aux personnalités et organismes suivants: Tony Allan, Londres; collection Auckland, Hertfordshire; Boudewijn Bakker, Amsterdam; Herman ter Balkt, VVV, Amsterdam; Norman Bancroft-Hunt, Caterham, Surrey; Tricia Chilcot, Netherlands Tourist Authority, Londres; Charles Dettmer, Thames Ditton, Surrey; Foto Archief, le regretté Cas Oorthuys, Amsterdam; Sue Goldblatt, Londres; Daisy Hayes, Londres; Philip C. Heath, Goodyear Blimp Europa Inc., Rome; F.E. Huggett, Londres; Huntings Sur-

veys Ltd, Londres; Jamie Jauncey, Londres; Dr Louis de Jong, Rijksinstituut Voor Oorlogsdocumentatie, Amsterdam; Michiel Jonker, musée d'Histoire, Amsterdam; Kodak Ltd, La Haye; Renate Kohler, Londres; Alan Lothian, Londres; Russell Miller, Londres; Monumentenzorg, Amsterdam; Arnoud et Mieke Olgers, Amsterdam; Annelise Smith, Haarlem; Mechie Stormezand, Amsterdam; Dawn Thijm, Amsterdam; Evert Werkman, Amsterdam; Dr Zwaan, Rijksinstituut voor Oorlogsdocumentatie, Amsterdam.

Gravure en page 52: frontispice de l'*Historische Beschrijving van Amsterdam*, Jacob van Meurs, 1663. Avec l'autorisation de la New York Public Library, Fondations Astor, Lenox et Tilden.

Citation en page 46 tirée d'un poème de P.C. Hooft extrait d'un recueil intitulé: *Poetry of the Netherlands in its European Context*, publié et traduit en anglais par Theodoor Weevers, et reproduit avec l'aimable autorisation de l'Athlone Press de l'université de Londres.

Index

Les chiffres en italique signalent une photographie ou un dessin se rapportant au sujet mentionné.

A

Aalsmeer, 173-5, 179
Académie royale des sciences, 65
Actions ludiques, 144, 152
Aéroport de Schiphol, voir Schiphol
Affaires sociales, 16, 20, 42, 146, 152, 186
Albe, duc d', 40-1
Amsberg, Claus von, 143, 144
Amstel, 7, 11, 14, 17, 37, 59, 64, 75, 84, 125
Anvers, 7, 44, 46, 64, 121

B

Banque de change municipale, 46, 47
Banque des Pays-Bas, 47, 95
Béatrix des Pays-Bas, 143, 144, 144
Begijnhof, 42-3
Berlage, H.P., 182
Bickers, île, 34-5
Bicyclettes, 12, 141, 144, 146, 148, 158-69, 184
Bijlmermeer, 47, 182, 184-7
B.K.R. (régime des artistes), 152-4
Blaeu, Johan, 114
Bloemgracht, 114
Bocht, 65
Bolle, Jan, 110
Bonaparte, voir Louis Napoléon; Napoléon
Bourgeois, 6, 58, 64, 89, 154
Bourse d'Amsterdam, 46, 47, 178, 180, 182
Breitner, George Hendrik, 55, 114
Brouwersgracht, 64, 77, 113, 114, 171, 193
Bureau des Travaux publics, 100
Bureau des narcotiques, 20
Buurts (quartiers), voir sous chaque nom de quartier

C

Cafés, 7, 20, 92-4, 95, 117, 118, 131, 149
Café bruns, 96, 97, 102-11
Café des Deux Cygnes, 104
Café Het Hok, 103
Café Huysman, 108
Café Krasnapolsky (Kras), 94
Café Littéraire, 106
Café Schiller, 95
Calvinisme, 40, 44, 46, 75, 90
Campen, Jacob van, 46, 72
Camus, Albert, 90, 101
Canal d'Amsterdam au Rhin, 47, 172
Canal de la mer du Nord, 34, 47, 53, 62, 172
Canal de l'Oudeschans, 120
Capitalisme, 44, 144
Caractère des Amstellodamois, 10-1, 21, 23, 89, 90-2, 94, 103, 117, 120-1, 130, 143, 187
Carmiggelt, Simon, 97-100
Catholicisme, 12, 18, 40-1, 42, 44, 46, 121-2
Charles-Quint, 40
Chinois, bandes de criminels, voir Immigrants; Triades
Chronologie, 46-7
Circulation, 11, 56, 62, 146-7, 159-60, 166, 184
Civilis, Claudius, 74
C.O.C. (Association néerlandaise pour l'Intégration des homosexuels), 13

Colonies néerlandaises, 5, 37, 171, 178
Commerce, 5, 5-6, 10-1, 14, 33-53, 58, 65, 122, 171-2, 178
Commerce avec les pays de la Baltique (Commerce mère), 37-40, 44, 50, 52
Communisme, 34, 118, 128
Compagnie des Indes occidentales, 47, 121
Compagnie des Indes orientales, 46, 47, 178
Concertgebouw (salle de concert), 7
Conrad, Joseph, 94
Conseil du sang, 40
Conseil municipal, 12, 18, 47, 58, 62, 121, 128, 146, 148, 149, 182
Construction et réparation navales, 12, 44, 47, 52, 177
Construction et urbanisme, 6, 16, 47, 58-62, 74-5, 96, 118, 171, 181, 182-7

D

Dam, place du, 5, 8, 10, 37, 41, 44, 57, 72, 94, 146, 147, 150
De Engelbewaarder, voir Café littéraire
Deftigheid, 70, 72, 162
Descartes, René, 10-11
Diamant, industrie du, 6, 44, 46, 122-3, 125, 125-6, 171, 179
Digues et jetées, 12, 14, 37, 46, 59
Dix-sept Messieurs, les, 47, 52
Duyn, Roel van, 144, 148, 149

E

École d'architecture d'Amsterdam, 47, 182-4
Église Moïse et Aaron, 18
Elandsgracht, 113

F

Felix Meritus, 156
Fenêtres, 90, 98, 115, 188-97
Ferry-boats, 33, 33, 159, 177
Finance: internationale, 6, 46, 47, 52, 178, 179-80; municipale, 6, 16, 74-5, 146, 150, 182, 184
Fleurs, 27, 42, 89, 113, 114, 130, 164, 173-5, 179
Flinck, Govert, 114
Flûtes (voiliers), 41, 46
Fouquet, Pierre, 55
Frank, Anne, 128, 128
Frederiksplein, 95

G

Gare centrale (chemins de fer), 35, 47
Genièvre (gin hollandais), 7, 34, 92, 95, 97, 103, 149
Gezelligheid, 89-101
Grande crise, 118
Grèves, 118, 128, 130
Grootveld, Robert Jasper, 143
Guerres anglo-néerlandaises, 11, 52
Guerres franco-néerlandaises, 46, 47
Guerres hispano-néerlandaises, 6, 40-4, 46, 58, 59, 89, 121-2, 176
Guerres napoléoniennes, 47, 53, 124
Guerre entre le Portugal et les Pays-Bas, 46
Guerre de Quatre-Vingt ans, 46

Guerre de Trente ans, 122
Guillaume I^{er} des Pays-Bas (Guillaume I^{er} d'Orange), 47, 124
Guillaume, prince d'Orange, 40-1, 58

H

Haarlem, 47, 128
Halévi, le rabbin Uri, 122, 123
Hareng, 34, 37, 171-2
Havengebouw (bâtiment du port), 5, 6, 12, 171
Heijermans, Herman, 131
Herengracht, 6, 14, 21, 46, 58, 59, 65, 70, 113
Hilversum, 62, 128
Hippies, 10, 23, 95, 149-50
Hofjes, 42-3
Hollandse Schouwburg (le théâtre néerlandais), 131
Hôtel Américain, 96
Hôtel de Ville, 18, 46, 47, 57, 72, 74, 94, 116
House-boats, 11, 18, 37, 76-87, 182
Hudson, Henry, 46
Huguenots, 10, 114

I

IJ, 34, 35, 47, 66, 90
IJmuiden, 172
IJsselmeer, 34, 62, 176
Immigrants, 7, 12, 13, 16, 19, 21, 46, 64, 114, 120, 121, 124, 186: voir aussi sous chaque nationalité
Incendie de 1452, 46, 48
Indischebuurt quartier d', 113
Industrie du sexe, 100, 190, 191
Inquisition, 40, 121

J

Jeune gavroche, le, 143, 143
Jodenbuurt, quartier du, 113, 120, 123, 124, 125-6, 130-1
Jordaan, quartier du, 64, 104, 113-8, 119, 119-20, 124, 154
Juifs, 10, 34, 44, 46, 47, 64, 113, 120-6, 131, 132-5, 140, 171, 179, 182; Ashkénazim, 122, 124; Sephardim, 121, 122, 123, 124

K

Kabouters (gnomes), 12, 18, 47, 148-9, 157
Kar-ga-doors, 62
Keisersgracht, 6, 12, 14, 46, 47, 58, 59, 66, 156
Keyser, Bodega, 7
Keyser, Hendrick de, 46, 72, 72
Keyser, Thomas de, 50
Klomp (sabots), pages de garde de tête, 116
Kloveniersburgwal, 65, 70
Koningsgracht (canal du roi), voir Singelgracht
Krasnapolsky, Adolf Wilhelm, 94

L

La Haye, 176
Leidseplein (place de Leyde), 20, 96, 127, 156, 157
Ligue hanséatique, 37
Lijnbaansgracht, 113
Lingelbach, Johannes, 57
Logement, 16, 45, 58, 77, 114, 119, 120, 125,

146, 148, 171, 182, 184-7
Louis Napoléon Bonaparte, 47, 94, 124

M

Magere Brug (pont décharné), 17
Maisons en bordure des canaux (Grachtenhuizen), 33, 60, 63, 65, 65-70, 67-9, 100, 181, 183, 189
Makom (Mokum), 125, 171
Maladie néerlandaise des ormes, 75
Marchands, 11, 33, 44, 46, 48, 52-3, 58, 60, 64, 65, 119, 122
Marguerite, régente espagnole des Pays-Bas, 40
Marocains, 16, 18, 21
Maximilien Ier, 46, 58, 72
Menasseh, le rabbin Ben Israel, 123-4
Métro, 176, 181-2
Ministère des Affaires culturelles, des Loisirs et des Affaires sociales, 56
Mokum, voir **Makom**
Musée d'Histoire d'Amsterdam, 50, 127, 155
Musée juif, 123, 124
Musée Stedelijk, 55
Musée Van Gogh, 153

N

Napoléon Bonaparte, 47, 52-3
Narcotiques, 10, 12, 18-20, 150, 157
Nazisme, 121, 127, 127, 128, 131, 133
Nieuwenhys, Constant, 152
Nieuwmarkt, Poids public de, 44, 123
Nieuwmarkt, quartier de, 182
Niveau de la mer, 6, 14, 33, 58, 62

O

Occupation allemande, 13, 34, 47, 118, 120-1, 126-30
Oetgens, Frans, 58
Olie, Jacob, 55
Onderduikers, 134
Oorthuys, Cas, 133
Oosterpark, 113
Orange, Guillaume d', voir **Guillaume**
Orange, Maison d', 95
Orgues de Barbarie, 7, 12, 116-7, 171
Oude Kerk, 40-1, 46
Oudezijds Achterburgwal, 101
Oudezijds Voorburgwal, 101
Overijssel, 123, 124

P

Palais de l'Industrie nationale, 95
Palais Royal, 5, 8, 47, 57, 72-4, 94
Parc Sarphati, 90, 125, 183
Parc Vondel, 20, 22-31, 113, 148, 150, 162, 187
Passeerdersgracht, 113, 114
Pêche, 12, 24, 34, 35, 37, 171-2
Peintres, 6, 47, 55, 113, 152, 182; voir aussi

sous le nom de chaque peintre
Péniches, 50, 59, 62, 66, 76-87
Philippe II d'Espagne, 40
Pierres d'enseigne (Gevelsteen), 48
Pignons, 13, 48, 63, 67-9, 70, 74, 116
«Plans blancs», voir **Witkars**
Plantage, quartier du, 47, 120, 131
Poids public, voir **Nieuwmarkt**
Police, 17-21, 117, 118, 143, 144, 146, 147, 148, 150, 152, 165
Pollution, 77, 144, 146, 148, 159, 171, 182
Polonais, 10, 94, 122
Ponts, 56, 62, 86, 92
Population, 5, 14, 37, 44, 46, 47, 58, 64, 89, 124, 128, 131, 182
Port d'Amsterdam, 5, 7, 33, 35, 46, 47, 53, 55, 59, 64, 171-2, 183
Prinsengracht, 6, 14, 46, 58, 59, 60, 62, 72, 75, 86, 113-4, 117, 128, 128
Protestantisme, 10, 12, 40-1, 72, 121
Provinces-Unies, 44, 46, 47, 121-2, 123
Provos (Provocateurs), 10, 12, 47, 143-4, 144, 146-7, 148, 149, 152, 154, 156, 157

Q

Quartier est d'Amsterdam, 59
Quartier nord d'Amsterdam, 47, 177, 181, 183
Quartier ouest d'Amsterdam, 16
Quartier réservé, 98, 101, 190

R

Récupération des terres, 34, 59, 62, 75
Réfugiés, 7, 10, 13, 21, 44, 58, 59, 64, 114, 122; voir aussi immigrants
Réglementation concernant la construction, 62-4, 65, 74
Reguliersgracht, 92, 182
Religion, 12, 18, 40-3, 121-2, 124; voir aussi sous le nom de chaque religion
Rembrandt, 6, 46, 60, 74, 114, 123, 124, 152, 153, 154
Rembrandtsplein, 95-6
Résistants, 34, 128-30, 134, 136-9
Restauration, 74, 119, 183-4
Révolution industrielle, 53, 56, 90
Riis, Jacob, 16
Rijksmuseum, 45, 47, 152, 182
Rotterdam, 12, 171, 176
Royaume de Hollande, 124

S

Sarphati, Samuel, 120
Sauvegarde, 56, 74
Schiller, Frits, 95
Schimmelpenninck, Luud, 146-7
Schiphol, aéroport de, 6, 21, 47, 179, 181
Schreierstoren, 53
Sephardim, voir **Juifs**
Sinck, Lucas, 58
Singelgracht, 59, 70, 90, 159, 160, 194

Sitwell, Sacheverell, 70, 72
Socialisme, 118
Spinoza, Baruch, 44, 46
Spui, place du, 143, 143
Staets, Henrik, 58, 59
Stalpaert, Daniel, 58
Surinam, habitants de, 186-7
Synagogue portugaise, 46, 122

T

Tableaux, 35, 50, 53, 55, 57, 74, 96, 120, 123
Taudis, 16, 34, 40, 64, 114, 124, 125
Théâtre, 96, 154-6
Théâtre Mickery, 156, 157
Théâtre municipal, 96, 154-6, 157
Théâtre Schouwburg, 46, 47
Théâtre Shaffy, 156
Touristes, 18, 34, 100, 180
Triades (maffia chinoise), 19
Trip, les frères, 65

U

Union d'Utrecht, 46
Université d'Amsterdam, 50, 144
Utrecht, 12, 117
Utrecht, évêque d', 46

V

Van Gogh, Vincent, 153
Vedettes panoramiques, 13, 80
Velde, Willem van de, 53
Vieil Amsterdam, le, 6, 12, 14, 55, 113, 115, 171, 182
Vierge de la Paix, 5, 74
Vieux port d'Amsterdam, 33, 33-4, 38, 159, 177
Vieux quartier sud d'Amsterdam, 113, 182
Vingboons, Justus, 65
V.O.C., voir Compagnie des Indes orientales
Voies d'eau, 5, 6, 8, 11, 12, 13, 14, 33, 37, 46, 55, 56, 58-64, 65, 70, 75, 76-87, 90, 92, 101, 156, 167, 172, 182, 189
Vondel, Joost van den, 23, 150, 154
Vos, Kee, 153
Voyages maritimes, 11, 14, 33-53, 58, 90, 92, 172
Vries, Bernhard de, 146, 148

W

Walletjes, quartier de, 101
Waterlooplein, 18, 120, 125, 151
Wenckebach, Willem, 55-6
Westerkerk, 46, 60, 72, 72, 144, 176
Wilhelmine, reine des Pays-Bas, 118, 133
Witkars, 146-7, 148

Z

Zaandam, 128
Zeedijk (digue de la mer), 19-20, 100
Zuyderzee, 33-4, 37, 41, 53, 59, 126





